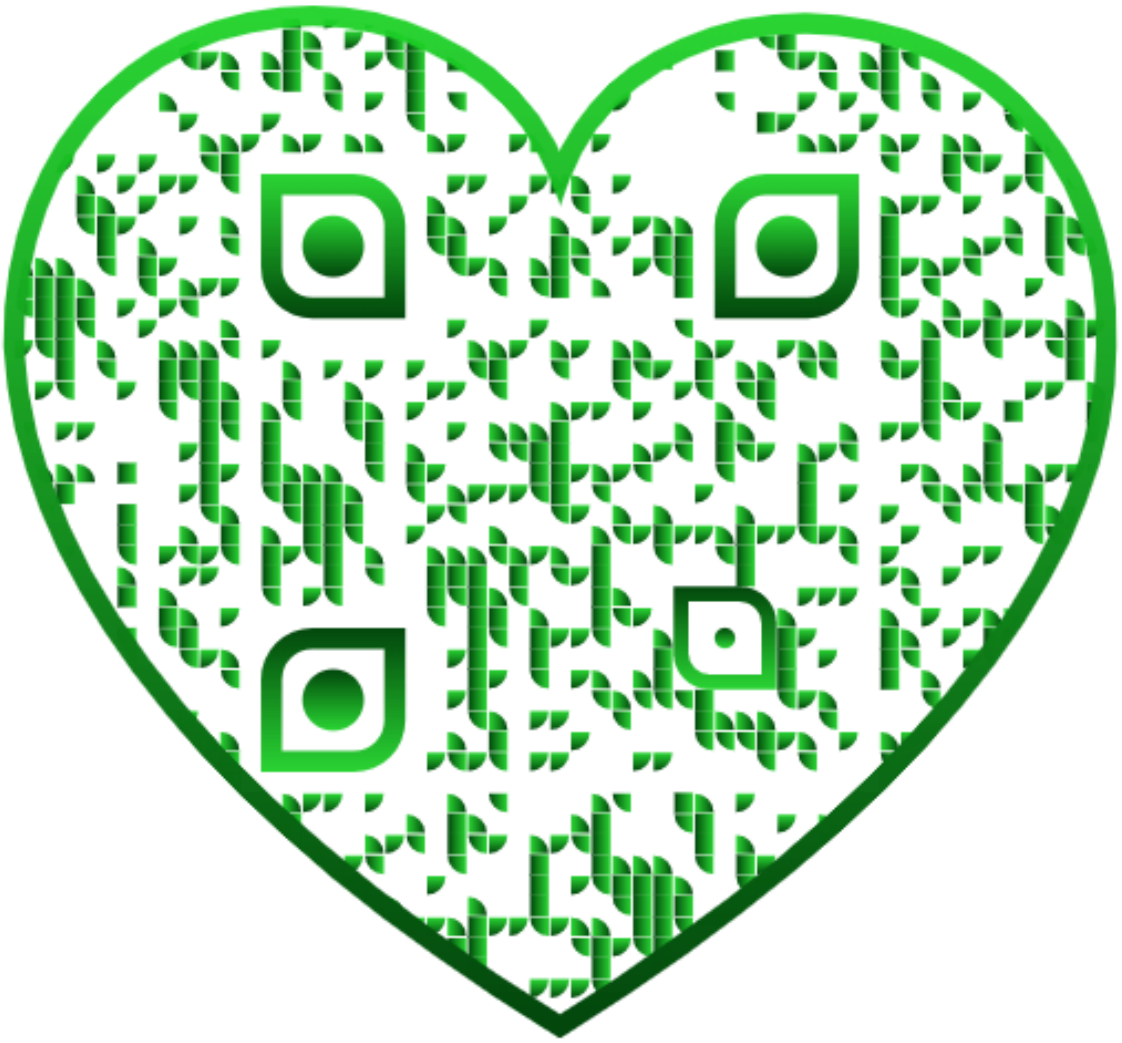
MARCUS REDIKER

À bord du négrier

Une histoire atlantique de la traite

TRADUIT DE L'ANGLAIS
PAR AURÉLIEN BLANCHARD

ÉDITIONS DU SEUIL
25, bd Romain-Rolland, Paris XIVe



MARCUS REDIKER

À bord du négrier

Une histoire atlantique de la traite

TRADUIT DE L'ANGLAIS
PAR AURÉLIEN BLANCHARD

ÉDITIONS DU SEUIL
*25, bd Romain-Rolland, Paris XIV^e^*

Du même auteur

L'Hydre aux mille têtes
L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire
(en collaboration avec Peter Linebaugh)
traduit par Christophe Jaquet et Hélène Quiniou
Éditions Amsterdam, « Histoires atlantiques », 2008

Pirates de tous les pays
L'âge d'or de la piraterie atlantique
(1716-1726)
traduit par Fred Alpi, illustrations de Thierry Guitard
Libertalia, 2008

Les Forçats de la mer
Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain
(1700-1750)
traduit par Fred Alpi
Libertalia, « Terra incognita », 2010

DANS LA COLLECTION L'UNIVERS HISTORIQUE (derniers titres parus)

Les Enfants de la République
L'intégration des jeunes de 1789 à nos jours
par Ivan Jablonka
2010

L'Art de la défaite (1940-1944)
Nouvelle édition
par Laurence Bertrand Dorléac
2010

La Mémoire désunie
Le souvenir politique des années sombres, de la Libération à nos jours
par Olivier Wieviorka
2010

Pie XII et le III^{e} Reich
Nouvelle édition
par Saul Friedländer
2010

Les Métamorphoses du gras
Histoire de l'obésité
Du Moyen Âge au XX^{e} siècle
par Georges Vigarello

2010

Aux armes citoyens !
Naissance et fonctions du bellicisme révolutionnaire
par Frank Attar
2010

Une certaine idée de la Résistance
Défense de la France. 1940-1949
par Olivier Wieviorka
2010

Une histoire politique du pantalon
par Christine Biard
2010

Pudeurs féminines
Voilées, dévoilées, révélées
par Jean Claude Bologne
2010

Une histoire de la peine de mort
Bourreaux et supplices
1500-1800
par Pascal Bastien
2011

Les Ripoux des Lumières
Corruption policière et Révolution
par Robert Muchembled

2011

Le Mariage et l'Amour en France
De la Renaissance à la Révolution
par André Burguière
2011

Histoire de la forêt
par Martine Chalvet
2011

Les Batailles de l'impôt
Consentement et résistance de 1789 à nos jours
par Nicolas Delalande
2011

Histoire de la virilité
I. L'Invention de la virilité. De l'Antiquité aux Lumières
II. Le Triomphe de la virilité. Le XIX^e^ siècle
III. La Virilité en crise ? XX^e^-XXI^e^ siècle
sous la direction d'Alain Corbin,
Jean-Jacques Courtine et Georges Vigarello
2011

Auschwitz
Enquête sur un complot nazi
par Florent Brayard
2012

L'Apocalypse joyeuse

Une histoire du risque technologique
par Jean-Baptiste Fressoz
2012

Allons enfants de la patrie
Génération Grande Guerre
par Manon Pignot
2012

Le Point de vue animal
Une autre version de l'histoire
par Éric Baratay
2012

Le Parchemin des cieux
Essai sur le Moyen Âge du langage
par Benoît Grévin
2012

La Fin
Allemagne, 1944-1945
par Ian Kershaw
2012

Nouvelle Histoire des Capétiens
987-1214
par Dominique Barthélemy
2012

L'Empire des Français

1799-1815
par Aurélien Lignereux
2012

Monarchies postrévolutionnaires
1814-1848
par Bertrand Goujon
2012

Le Crépuscule des révolutions
1848-1871
par Quentin Deluermoz
2012

Les Voix d'outre-tombe
Tables tournantes, spiritisme et société
par Guillaume Cuchet
2012

Crime et châtiment au Moyen Âge
v^e^-xv^e^ siècle
par Valérie Toureille
2013

Les Bas-Fonds
Histoire d'un imaginaire
par Dominique Kalifa
2013

Cortés et son double

Enquête sur une mystification
par Christian Duverger
2013

Le Dimanche, une histoire
Europe occidentale, 1600-1630
par Alain Cabantous
2013

Les Origines de la France
Quand les historiens racontaient la nation
par Sylvain Venayre
2013

CE LIVRE EST PUBLIÉ DANS LA COLLECTION
« L'UNIVERS HISTORIQUE »

Titre original : *The Slave Ship. A human history*
Éditeur original : Viking Penguin
© Marcus Rediker, 2007
ISBN original : 978-0-670-01823-9

ISBN 978-2-02-115913-4

© Éditions du Seuil, octobre 2013, pour la traduction française

www.seuil.com

Ce document numérique a été réalisé par Nord Compo

À Wendy, Zeke et Eva,
avec amour et espoir

SOMMAIRE

Couverture

Du même auteur

DANS LA COLLECTION L'UNIVERS HISTORIQUE (derniers titres parus)

Copyright

Dédicace

Table des matières

Introduction

CHAPITRE PREMIER - Vie, mort et terreur dans le commerce des esclaves

Le capitaine Tomba

« Le maître d'équipage »

Nom inconnu

« Sarah »

Le mousse Samuel Robinson

Bartholomew Roberts, marin et pirate

Nicholas Owen, marin et petit marchand d'esclaves

Le capitaine William Snelgrave

Le capitaine William Watkins

Le capitaine James Fraser

Le capitaine et marchand Robert Norris

Le marchand Humphry Morice

Le marchand Henry Laurens

« Les avides voleurs »

CHAPITRE II - L'évolution du navire négrier
Malachy Postlethwayt : l'arithmétique politique du commerce des esclaves, 1745

Joseph Manesty : un navire négrier est construit, 1745

Le capitaine Anthony Fox : un équipage de navire négrier, 1748

Thomas Clarkson : la diversité des vaisseaux négriers, 1787

John Riland : description d'un navire négrier, 1801

CHAPITRE III - Chemins africains vers le Passage du Milieu
Le commerce des esclaves en Afrique

La Sénégambie

La Sierra Leone et la Côte-au-vent

La Côte-de-l'Or

La baie du Bénin

La baie du Biafra

L’ouest de l’Afrique centrale

Portrait social des captifs

Le grand pillage : Louis Asa-Asa

L’enlèvement : Ukawsaw Gronniosaw

Le point de non-retour

CHAPITRE IV - Olaudah Equiano : de l’étonnement à la terreur
Le foyer d’Equiano

Enlèvement

À bord du navire magique

Le Passage du Milieu

La Barbade

Le long Passage

Terreur en noir et blanc

CHAPITRE V - James Field Stanfield et le donjon flottant
Ce qu’un marin anglais devait être

Forger la chaîne

Une rigueur brutale

Le Démon de la cruauté

Au « Fier Bénin »

Passage du Milieu

Un hurlement affreux

Les Lumières véritables

CHAPITRE VI - John Newton et le paisible royaume
De marin rebelle à capitaine chrétien

Premier voyage, 1750-1751

Deuxième voyage, 1752-1753

Troisième voyage, 1753-1754

« J'étais perdu, mais je suis retrouvé »

CHAPITRE VII - L'enfer privé du capitaine
Le chemin qui mène au navire

Le capital des marchands

The Guinea Outfit

Le tyran

Le commerçant

Frère capitaine

Le geôlier

L'esprit sauvage de la traite

CHAPITRE VIII - La « vaste machine » des marins
Du port au navire

La culture du simple marin

Le travail sur le navire

Les marins, les esclaves et la violence

La liste des morts

Mutinerie et désertion

Fin du voyage

Insurrection : Liverpool, 1775

Le retour du marin dansant

CHAPITRE IX - De captifs à « compagnons de bord »
Monter à bord

Travailler

Se battre

Mourir

Construire Babel

Communiquer sur le pont inférieur

Chanter

Résistance : refuser de manger

Sauter par-dessus bord

Se révolter

Rentrer en Guinée

Former des liens

CHAPITRE X - Le long voyage du Brooks
Pourquoi le Brooks ?

La première image : Plymouth

Transit : Philadelphie et New York

Une image « améliorée » : Londres

« Une connaissance nautique de premier ordre »

Le Brooks au cœur de la tourmente

Un nouveau débat

Impact

Port final

Épilogue - Passage sans fin
Révision du « drame le plus magnifique des mille dernières années »

Réconciliation par en bas

Calculs mortels

Remerciements

Liste des abréviations des références bibliographiques

Sources et crédits des illustrations
Cahier illustré

Chapitre X

Index

Introduction

Allongée au fond d'une pirogue, une natte tissée jetée sur son corps exténué par le voyage, et baignant dans une dizaine de centimètres d'eau sale, la femme entendait les pagaies des rameurs de Bonny rentrer en rythme dans l'eau, mais ne pouvait voir où ces derniers la conduisaient. Cela faisait déjà trois lunes qu'elle naviguait à l'intérieur des terres, la plupart du temps en pirogue, à descendre des fleuves et à traverser des marais. Plusieurs fois sur la route, elle avait été vendue. Dans le *barracoon* dans lequel elle avait été enfermée avec des douzaines d'autres pendant plusieurs jours, elle avait appris que cette partie du voyage arrivait à son terme. À présent, elle se tortillait d'un côté pour repousser le torse trempé d'un autre captif prostré, puis de l'autre, contre le bord de la pirogue, afin de s'aménager assez d'espace pour pouvoir relever la tête et jeter un coup d'œil par-dessus la proue. Au loin mouillait l'*owba coocoo*, le navire effrayant conçu pour traverser la « grande eau ». Elle en avait entendu parler, mais seulement comme d'une menace terrible qui n'était proférée que quand les esprits s'échauffaient vraiment dans son village : là-bas, être vendu aux hommes blancs et embarqué à bord de l'*owba coocoo* était le pire châtiment que l'on pouvait imaginer[1].

La pirogue tanguait sans discontinuer sur les vagues écumeuses et, à chaque fois que l'avant de l'embarcation plongeait dans l'eau, elle apercevait le navire qui se dressait à l'horizon telle une île dotée d'une drôle de forme. Comme ils se rapprochaient, il lui fit davantage penser à une gigantesque boîte de bois surmontée de trois grandes pointes. Le vent se leva, et elle sentit une odeur de transpiration étrange, mais qui lui était

familière : celle de l'âcreté de la peur mélangée à l'aigre relent de la maladie. Un frisson lui parcourut tout le corps.

Sur la gauche de la pirogue, elle aperçut un banc de sable et prit une décision. Les pagaies clapotèrent doucement dans l'eau, deux, trois, quatre fois, et elle sauta par-dessus bord et nagea avec fureur pour échapper à ses ravisseurs. Elle entendit les plouf que firent les quelques hommes qui se mirent à sa poursuite. À peine avaient-ils touché l'eau qu'elle entendit un nouveau raffut ; elle regarda par-dessus son épaule et vit ses poursuivants en train de remonter avec diligence dans la pirogue. Tandis qu'elle pataugeait pour atteindre le banc de sable, elle vit un grand requin trapu et gris, d'à peu près 2,50 mètres de long, avec un museau rond et aplati et des petits yeux, quitter les alentours de la pirogue pour se glisser lentement vers elle. En jurant, les hommes tentèrent de lui donner des coups de pagaie, firent échouer l'embarcation sur le banc de sable et coururent dans sa direction. Elle ne pouvait plus s'échapper en gagnant le banc de sable, et le requin rendait tout retour à l'eau impossible. Elle se battit, en vain. Les hommes lui lièrent les poignets et les jambes à l'aide de lianes solides et la balancèrent à l'arrière de la pirogue. Ils se remirent à ramer et, bientôt, à chanter. Au bout d'un certain temps, elle entendit d'autres sons, d'abord faiblement, puis de plus en plus clairement – les vagues qui cinglaient la coque du navire, le bois qui grinçait. Puis lui parvinrent des cris étouffés dans une langue étrange.

Le navire grossissait à vue d'œil, et devenait plus terrifiant à chaque vigoureux coup de rame. L'odeur devint plus forte, les sons plus perçants – des cris et des hurlements provenaient d'un quartier, tandis que d'un autre s'élevait un chant bas et plaintif ; elle entendit le bruit anarchique d'enfants faisant des percussions et frappant en rythme le bois avec leurs mains ; bizarrement, la jeune femme comprit un ou deux mots : quelqu'un demanda du *menney*, de l'eau, et un autre lança une malédiction en en appelant aux *myabecca*, aux esprits. Comme ses ravisseurs manœuvraient leur vaisseau,

elle aperçut des visages sombres, encadrés par les petites ouvertures percées sur le flanc du navire au-dessus de la ligne de flottaison, des visages qui la dévoraient du regard. Au-dessus d'elle, des douzaines de femmes et d'enfants noirs, ainsi que quelques hommes aux visages rougis, la regardaient avec attention depuis le bastingage. Ils avaient assisté à sa tentative de fuite sur le banc de sable. Les hommes avaient des coutelas et aboyaient des ordres d'une voix rauque et criarde. Elle était arrivée au navire négrier.

Les ravisseurs défirent les lianes qui l'enserraient et la poussèrent vers une échelle de corde, qu'elle gravit comme les quinze autres captifs de sa pirogue. Ils étaient tous nus. Plusieurs des hommes montèrent avec eux, de même que le marchand noir au chapeau bordé d'or qui les avait escortés depuis le *barracoon* jusqu'à l'*owba coocoo.* La plupart des prisonniers de son groupe, dont elle, étaient émerveillés par ce qu'ils voyaient, mais quelques hommes semblaient curieusement à l'aise, et parlaient même aux hommes blancs dans leur propre langue. Le navire était un monde à lui tout seul, avec ses grands arbres rasés et sans branche, ses étranges instruments, et son système de cordes qui montait jusqu'au ciel. Des cochons, des chèvres et de la volaille s'ébattaient sur le pont principal. L'un des hommes blancs avait un perroquet de la région, et un autre, un singe. L'*owba coocoo* était si grand qu'il avait même ses propres *ewba wanta* (petits bateaux). Un autre homme blanc, particulièrement répugnant, la lorgnait avec concupiscence. Il lui fit un geste salace avant d'essayer de la peloter. Elle se précipita sur lui et lui enfonça ses ongles dans le visage. Déjà, il saignait en plusieurs endroits, mais il parvint à la repousser et la fouetta trois fois violemment avec le petit fouet qu'il portait sur lui. Le marchand noir intervint et la repoussa plus loin.

Comme elle retrouvait son calme, elle se mit à étudier les visages des autres prisonniers rassemblés sur le pont principal. Tous étaient jeunes, et certains étaient encore des enfants. Dans son village, elle était considérée

d'âge moyen, mais ici, elle était l'une des plus vieilles. Elle n'aurait sans doute pas été achetée si le marchand d'esclaves noir n'avait eu la présence d'esprit de les vendre en un seul grand lot, ne laissant d'autre choix au capitaine que de les acheter tous, à prendre ou à laisser. À bord du navire, elle serait l'une des aînées.

De nombreux captifs sur le pont principal semblaient parler sa langue, l'igbo, même si la plupart la parlaient d'une manière différente. Elle identifia un certain nombre de groupes d'individus originaires de sa région, les Junkuns, aux mœurs si simples, et les Ottams, plus robustes et plus sombres de peau. Elle apprendrait par la suite que cela faisait de nombreux mois déjà que certains captifs vivaient à bord du navire. Les deux premiers arrivés avaient été nommés Adam et Ève par les marins. Trois ou quatre esclaves étaient en train de balayer le pont, tandis que d'autres le lavaient à grande eau. Les marins distribuaient les petits bols en bois destinés à recueillir le repas de l'après-midi. Le coq du navire servait à certains du pain et du bœuf, et à d'autres un plat davantage familier constitué d'igname à l'huile de palme.

Le pont principal résonnait du bruit de toutes sortes d'activités. Un homme blanc à la peau très sombre hurla « *Domona !* » (« Silence ! ») dans l'espoir de faire taire le vacarme. Deux autres hommes blancs semblaient particulièrement importants. L'un d'entre eux faisait sursauter les autres dès qu'il ouvrait la bouche : c'était le capitaine, le *big man* du navire. Il était occupé, avec l'aide du médecin, à passer en revue les nouveaux venus – ils vérifiaient leur tête, leurs yeux, leurs dents, leurs bras, leurs jambes et leur ventre. Ils examinèrent une famille – le mari, la femme et l'enfant – arrivée par la même pirogue qu'elle. L'homme, les larmes aux yeux, fut sorti par la porte du *barricado*, vers la partie avant du navire. De derrière la barrière, elle entendit les cris d'un autre homme en train de se faire *pem pem*, de se faire battre. À son intonation angoissée, elle reconnut un Ibibio.

Peu après son examen par le médecin, un Blanc lui aboya « Descends ! Allez, vite ! » et la poussa vers le grand trou carré qui trônait au milieu du pont principal. Une jeune femme qui se tenait près d'elle crut qu'elle n'avait pas compris et lui chuchota d'une manière pressante : « *Gemalla ! Geyen gwango !* » Alors qu'elle descendait les barreaux de l'échelle qui menait au pont inférieur, elle sentit soudain une horrible puanteur et manqua de s'évanouir. Pantelante, elle avait reconnu l'odeur de l'*awawo*, l'odeur de la mort. Elle émanait de deux femmes malades qui gisaient seules et abandonnées dans un coin sombre, à côté des *athasa*, ou des « baquets », comme les hommes blancs les appelaient. Les deux femmes moururent le jour suivant, et leurs cadavres furent balancés par-dessus bord : presque immédiatement, l'eau se mit à tourbillonner et à rougir. Le requin qui avait suivi la pirogue avait fini par avoir son festin.

*

L'histoire de cette femme n'est qu'un acte de ce que le grand chercheur et militant africain-américain W. E. B. Du Bois a appelé le « drame le plus magnifique des mille dernières années » – soit « la déportation de dix millions d'êtres humains depuis la sombre beauté de leur continent maternel vers le tout nouvel Eldorado de l'Ouest. Ils descendirent en Enfer ». Arrachée de force à sa terre natale, cette femme fut embarquée sur un navire qui devait la mener à un nouveau monde, fait de travail et d'exploitation, un monde où elle produirait probablement du sucre, du tabac ou du riz afin d'enrichir son propriétaire. Cet ouvrage désire l'accompagner, elle, mais aussi ses compagnons, à bord de ces grands navires, de ces grandes et puissantes machines européennes sans lesquelles ce drame n'aurait pu être joué[2].

Ce drame épique se déroula dans d'innombrables lieux, et sur une longue période ; il ne mit en scène aucun personnage principal : ils étaient des millions. Pendant les quatre cents années que dura à peu près le

commerce des esclaves, de la fin du XV^e^ siècle à la fin du XIX^e^, plus de 12,4 millions d'êtres humains furent chargés à bord des navires négriers pour accomplir le « Passage du Milieu » – la traversée de l'Atlantique –, et furent livrés dans des centaines de ports étalés sur des milliers de kilomètres. 1,8 million d'entre eux trouvèrent la mort au cours de cet abominable voyage. 1,8 million de corps furent balancés par-dessus bord pour nourrir les requins qui suivaient les navires. La plus grande partie des 10,6 millions d'esclaves qui survécurent au voyage ne le firent que pour mieux se voir jetés dans la gueule sanglante d'un système des plantations meurtrier, un système auquel ils résistèrent par tous les moyens imaginables[3].

Mais ces chiffres, déjà ahurissants, ne suffisent pas à rendre compte de toute l'ampleur de ce drame. De nombreux individus capturés en Afrique moururent pendant leur longue marche vers les navires négriers, au sein de leur convoi humain, quoique l'absence de sources rende impossible d'en proposer ne serait-ce qu'une estimation chiffrée. Les chercheurs pensent que, selon les lieux et les époques, 10 % à 50 % des captifs périssaient entre le lieu de leur asservissement et leur embarquement à bord d'un navire négrier. Une estimation prudente de 15 % – qui inclut non seulement ceux qui moururent lors de leur transit, mais également ceux qui perdirent la vie dans les négreries et les *factories* de la côte – porte le nombre de morts en Afrique à 1,8 million d'âmes. La même proportion (ou plus, selon la région), soit un million et demi, trouva la mort lors de leur première année de labeur dans les plantations du Nouveau Monde. Si bien que, en prenant en compte l'ensemble des étapes – l'expropriation en Afrique, le Passage du Milieu, le début de l'exploitation aux Amériques – à peu près 5 millions d'hommes, de femmes et d'enfants moururent à cause de la traite. Une autre manière d'estimer les pertes humaines est de considérer que, pour 14 millions de personnes asservies, le « rendement » fut de 9 millions de travailleurs atlantiques, 9 millions d'esclaves qui survécurent un peu plus

longtemps. Le « drame le plus magnifique des mille dernières années » de Du Bois fut sans conteste une tragédie[4].

Le prétendu âge d'or de ce drame court de 1700 à 1808 : pendant cette période, on déporta plus d'esclaves que jamais auparavant, à peu près deux tiers du total. Plus de 40 % d'entre eux (soit 3 millions) furent transportés par des navires britanniques et américains. Cette époque, ces navires, leurs capitaines, leurs équipages et leurs cargaisons de captifs sont les sujets de ce livre. Pendant cette période, le taux de mortalité à bord des navires chuta, mais les chiffres bruts du nombre de morts restent stupéfiants : presque un million d'individus trouvèrent la mort dans le commerce des esclaves, et un peu moins de la moitié de ces derniers dans le commerce organisé à partir de ports américains ou britanniques. Ces chiffres sont d'autant plus glaçants que ceux qui organisaient ce commerce de chair humaine les connaissaient pertinemment, et que cela ne les empêchait en rien de le poursuivre. Le « gâchis » humain faisait tout bonnement partie du *business*. Il s'agissait simplement de le calculer pendant la planification. L'écrivain africain Ottobah Cugoano, un survivant du Passage du Milieu, vit dans ces calculs des meurtres purs et simples, à l'instar de ceux qui contribuèrent à construire un mouvement transatlantique pour abolir le commerce des esclaves dans les années 1780[5].

Ces âmes happées par ce sombre drame, d'où venaient-elles ? et où allaient-elles ? Entre 1700 et 1808, les marchands britanniques et américains envoyèrent des navires réunir des esclaves dans six régions africaines : la Sénégambie, la Sierra Leone / la Côte-au-vent, la Côte-de-l'Or, la baie du Bénin, la baie du Biafra, et l'ouest de l'Afrique centrale (le Congo et l'Angola). Les navires faisaient voile ensuite principalement vers les îles anglaises de plantations sucrières – ces dernières achetèrent plus de 70 % du total des esclaves, dont la moitié à la Jamaïque – mais un certain nombre d'acheteurs étaient également français, ou espagnols en vertu d'un traité spécial appelé l'*asiento*[6]. À peu près un navire sur dix partait, lui,

pour un port américain, la plupart du temps en Caroline du Sud ou en Géorgie et, assez souvent également, à Chesapeake. Un nouveau chapitre du drame s'ouvrait à la seconde où les esclaves mettaient un pied sur le sol du Nouveau Monde[7].

Sur les ponts des navires négriers se jouaient dès lors quatre drames différents mais liés entre eux. Ils se jouèrent et se rejouèrent sans relâche durant tout ce long XVIII^e siècle. Aujourd'hui comme à l'époque, chacun de ces drames revêtit une extrême importance. En voici les acteurs : le capitaine de navires négriers, son équipage bigarré, ses captifs multiethniques et, à la fin de cette période, les abolitionnistes de la classe moyenne et le lectorat métropolitain d'Angleterre et d'Amérique auxquels ces derniers firent appel.

Le premier drame se concentrait sur les relations qu'entretenait le capitaine avec les membres de son équipage, des hommes qui, pour reprendre une expression de l'époque, étaient connus pour « n'avoir ni les mains ni le nez trop délicats ». Ils avaient les mains sales, dans tous les sens du terme[8]. Les capitaines de négriers étaient durs et autoritaires. Concentrant à eux tout seuls d'immenses pouvoirs, ils étaient aussi connus pour leur capacité à contrôler un grand nombre de personnes que pour leur rapidité à faire usage du chat-à-neuf-queues. Ce gouvernement par la violence s'appliquait presque tout autant aux durs membres de l'équipage qu'aux centaines de captifs qu'ils avaient embarqués. La discipline était souvent brutale, et plus d'un marin fut fouetté au point d'en perdre la vie. De plus, pour les marins qui travaillaient dans le commerce des esclaves, les rations étaient chiches, les salaires généralement bas, et le taux de mortalité élevé – aussi élevé que celui des esclaves, comme l'ont montré les plus récentes recherches. Les marins résumaient cette vérité mortelle par la chansonnette :

> À la baie du Bénin.

Prends donc bien garde ;
Quand il en revient un,
Quarante y trouvent la camarde.

Beaucoup de marins mouraient, certains devenaient aveugles, et un nombre incalculable d'autres malchanceux s'en tiraient avec un handicap permanent. Ce n'est pas une surprise si capitaines et membres de l'équipage s'affrontaient régulièrement, ce que semblent d'ailleurs suggérer leurs noms eux-mêmes : Samuel Pain (Samuel Douleur) était un capitaine de navires négriers particulièrement violent, tandis que le marin Arthur Fuse (Arthur Pète-un-câble) se mutina. Comment en premier lieu le capitaine réussissait-il à recruter des marins pour un commerce aussi dangereux ? Quels types de relations créaient-ils à cette occasion ? Et comment ces relations entre capitaine et équipage changeaient-elles ensuite de nature à la seconde où les esclaves montaient à bord du navire négrier[9] ?

Le deuxième drame était lié à la relation qu'entretenaient les esclaves et les marins – une relation fondée sur l'ingestion forcée de nourriture, les coups de fouet, la violence à tout bout de champ et le viol des femmes. Si le capitaine présidait à ces interactions, ce sont bien les marins qui obéissaient à ses ordres et qui embarquaient les esclaves, les rangeaient sur le pont inférieur, les nourrissaient, les contraignaient à faire de l'exercice (à « danser »), les maintenaient si possible en bonne santé, les disciplinaient et les punissaient – ou, en un mot, ce sont bien les marins qui les transformaient progressivement en marchandises destinées au marché du travail international. Ce drame-là témoigne également d'une résistance d'une grande créativité de la part de ceux qui étaient asservis, ainsi que d'une réappropriation sélective d'éléments de la culture des oppresseurs, et plus particulièrement d'un apprentissage de la langue et de connaissances techniques, concernant par exemple le fonctionnement du navire.

Un troisième drame, simultané, trouvait sa source dans les conflits ou les tentatives de coopération entre les esclaves eux-mêmes. Ces conflits étaient inévitables dans la mesure où l'on jetait au milieu de toute l'horreur du pont inférieur des individus issus de différentes classes, de différentes ethnies et de différents genres. Comment communiquait cette « multitude de personnes noires, de toutes les sortes, que l'on avait enchaînées ensemble » ? D'une manière ou d'une autre, elles trouvaient le moyen d'échanger des informations précieuses à propos de tous les aspects de leur terrible situation, de leur destination finale et de leur destin. Au beau milieu de la terreur, de l'emprisonnement brutal et de la mort prématurée, les captifs réussirent à inventer des réponses créatives et porteuses d'un message de vie : ils inventèrent de nouvelles langues, de nouvelles pratiques culturelles, de nouveaux liens, et créèrent une nouvelle communauté à bord du navire. Entre eux, ils s'appelaient « compagnons de bord », l'équivalent de frères ou de sœurs, marquant ainsi un lien de parenté « fictif » mais fort *réel* – pour remplacer ceux qui avaient été détruits par leur enlèvement et leur asservissement en Afrique. Leur créativité et leur résistance les rendirent collectivement indestructibles, et c'est sans doute là que réside toute la magnificence de ce drame[10].

Le quatrième et dernier drame ne se joua pas à bord du navire, mais au sein des sociétés civiles de la Grande-Bretagne et des États-Unis, quand les abolitionnistes entreprirent de décrire toute l'horreur du Passage du Milieu au lectorat métropolitain. Il se concentra sur l'image d'un navire négrier, le *Brooks*. Thomas Clarkson écuma les docks de Bristol et de Liverpool pour rassembler des informations sur le commerce des esclaves, mais dès que les marchands d'esclaves et les capitaines de navire négrier eurent vent de ses sentiments anti-esclavagistes, ils firent tout ce qui leur était possible pour l'éviter. Le jeune gentilhomme, frais émoulu de l'université de Cambridge, fut alors contraint de se tourner vers les marins. Ces derniers avaient une connaissance de première main du commerce des esclaves, et Clarkson

découvrit en s'entretenant avec eux qu'ils avaient un nombre incroyable de sujets de plainte et d'histoires à raconter. Il se servit de leurs témoignages pour affronter les marchands d'esclaves, les propriétaires de plantations, les banquiers et les fonctionnaires du gouvernement – en un mot, tous ceux qui avaient un intérêt personnel dans la traite et, de manière plus générale, dans l'esclavage. Le succès du mouvement abolitionniste a avant tout reposé dans sa capacité à rendre palpables pour le grand public l'usage généralisé et l'instrumentalisation de la terreur qui avait cours à bord des navires négriers britanniques et américains, une terreur qui était en effet l'une de leurs principales caractéristiques. Le dernier acte du « drame le plus magnifique des mille dernières années » fut grandiose ; le schéma du navire négrier *Brooks* – censé être celui du constructeur du navire – qui montrait 482 esclaves « serrés comme des sardines » sur les différents ponts du vaisseau joua un rôle décisif dans la victoire finale du mouvement abolitionniste : l'abolition de la traite des esclaves.

En Grande-Bretagne comme en Amérique, le drame de la traite débute symboliquement en l'an 1700. Certes, cela faisait déjà longtemps que les marchands et les marins faisaient du trafic d'êtres humains, mais cette année-là fut celle des premiers voyages enregistrés aux départs de l'État de Rhode Island – futur centre du commerce américain des esclaves – et du port de Liverpool – qui serait, lui, le cœur de la traite britannique et, à la fin du siècle, le plus grand port négrier du monde atlantique. À la fin du mois de mai de cette année-là, le capitaine John Dunn, commandant de l'*Eliza*, fit voile depuis le port de Liverpool vers une destination non spécifiée en Afrique, puis toucha la Barbade où il vendit 180 esclaves. En août, Nicholas Hilgrove, capitaine du *Thomas and John*, quitta Newport, dans le Rhode Island, gagna une destination non spécifiée en Afrique et fit également le voyage pour la Barbade, où son petit vaisseau livra 71 captifs. Ce fut le grand coup d'envoi du siècle d'or de la traite : dans le siècle qui suivit, des

centaines et des centaines de navires allaient suivre les traces de ces deux précurseurs[11].

Malgré les variations existantes entre le nombre d'individus embarqués à leur bord, leur provenance et leur destination, les navires négriers changèrent eux-mêmes fort peu entre 1700 et 1808. Certes, au cours du temps, ils grossirent et devinrent plus efficaces, employant de moins en moins d'hommes pour naviguer et contrôler une population d'esclaves de plus en plus grande. Leur nombre augmenta, afin de pouvoir répondre à une demande en corps humains de plus en plus forte. Enfin, ils « s'assainirent » : le taux de mortalité baissa de façon considérable chez les esclaves comme chez les marins, et ce tout particulièrement vers la fin du XVIII^{e} siècle. Mais l'essentiel de la gestion d'un navire négrier, de la navigation jusqu'à la manière de ranger, nourrir et faire faire de l'exercice à la cargaison humaine, resta *grosso modo* la même jusqu'au bout. Pour le dire autrement, un capitaine, un marin ou un esclave qui avaient connu un navire négrier au XVII^{e} siècle n'auraient sans doute pas été beaucoup dépaysés s'ils y avaient remis les pieds un siècle plus tard[12].

Ce que chacun de ces individus trouvait à bord du navire négrier, c'était une combinaison étrange mais puissante de machine de guerre, de prison mobile et d'usine. La capacité à faire la guerre du navire négrier – chargé de canons et doté d'une puissance de feu extraordinaire – pouvait être employée contre des vaisseaux, des forts et des ports européens, dans le cadre d'une guerre traditionnelle entre nations, mais aussi contre des vaisseaux et des ports non européens, cette fois dans le cadre du commerce et de la conquête impériale. La guerre couvait également en son sein : les marins (devenus gardiens de prison) combattaient les esclaves (les prisonniers), et faisaient usage de leurs armes à feu contre tous ceux qui tentaient de se soulever ou de s'enfuir. De plus, dans le « navire-usine », les marins « produisaient » les esclaves : ils doublaient leur valeur économique en les achetant dans un port de l'est de l'Atlantique pour les revendre de

l'autre côté de l'océan et, ainsi, contribuaient à créer une force de travail qui fut au cœur de l'essor de l'économie mondiale à partir du XVIII[e] siècle. En produisant des travailleurs destinés aux plantations, le navire-usine produisit du même coup la « race ». Au début du voyage en effet, les capitaines engageaient un équipage bigarré, dont les membres, sur les côtes africaines, deviendraient des « hommes blancs ». Juste avant le Passage du Milieu, les capitaines embarquaient à bord de leurs vaisseaux un groupe d'esclaves africains multiethniques qui, une fois les ports du Nouveau Monde atteints, deviendraient des « Noirs » ou des « Nègres ». Ainsi le voyage transformait-il tous ceux qui y prenaient part. La guerre, l'incarcération et la production de la force de travail et de la race dépendaient toutes d'un usage permanent de la violence.

Après de nombreux voyages et des années à servir fidèlement l'économie atlantique, le navire négrier finit par sombrer. Les opposants au commerce des esclaves lancèrent une campagne transatlantique intense et réussirent à obliger les navires négriers à cesser de naviguer – ou, du moins, après les nouvelles lois respectivement votées en 1807 et 1808 par les gouvernements britannique et américain, de naviguer légalement. Même si le trafic de chair humaine devait encore se poursuivre dans la clandestinité pendant des années, l'histoire de l'humanité venait de connaître un tournant décisif. En effet, l'abolition, associée à un événement qui lui fut contemporain, la révolution haïtienne, marqua le début de la fin de l'esclavage.

*

Curieusement, un grand nombre des poignantes histoires qui forment ce drame magistral n'ont jamais été racontées, et le navire négrier est lui-même resté un sujet négligé au sein d'une littérature historique pourtant très riche sur le commerce atlantique des esclaves. Si des travaux de recherche d'excellente qualité ont été menés à propos des origines du commerce des

esclaves, de ses différentes temporalités, de ses différentes échelles, de ses flux et de ses bénéfices, il n'existe en revanche aucune étude approfondie du vaisseau sans lequel ce commerce qui transforma le monde n'aurait pas été possible ; aucun travail rendant compte des mécanismes ayant régi la plus grande immigration forcée de l'histoire de l'humanité, une immigration qui, de bien des manières, fut la clé de toute cette étape de la mondialisation ; nulle analyse de cet instrument qui, entre autres facteurs, facilita la « révolution commerciale » de l'Europe, rendit possible la construction des plantations et la création d'empires mondiaux, permit le développement du capitalisme en Europe, et, en dernière instance, son industrialisation. En un mot, le navire négrier et les relations sociales qui émergèrent à son bord donnèrent sa forme au monde moderne et, pourtant, leurs histoires restent sous bien des aspects inconnues[13].

Les recherches universitaires sur les navires négriers sont peut-être limitées, mais la littérature disponible sur le commerce des esclaves, elle, est aussi vaste et profonde que l'Atlantique. Je citerai par exemple le travail exemplaire de Philip Curtin, *The African Slave Trade. A Census* (1969) ; le classique de Joseph Miller, *Way of Death : Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (1988), qui explore la traite portugaise du XVII^e^ au XIX^e^ siècle ; la remarquable synthèse de Hugh Thomas, *La Traite des Noirs. 1440-1870* (1999 pour l'édition originale en anglais) ; et, enfin, l'élégante microhistoire de Robert Harm consacrée à un unique voyage du *Diligent* depuis la France jusqu'à Whydah puis la Martinique, en 1734-1735. La publication de la base de données compilée, éditée et introduite par David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson et Herbert S. Klein, *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database*, constitue un outil précieux et sans équivalent pour les chercheurs[14]. Certaines œuvres littéraires sont également des documents importants pour l'étude du commerce des esclaves. Je pense ici à des écrivains comme Toni Morrison,

Charles Johnson, Barry Unsworth, Fred D'Aguiar, Caryl Phillips ou Manu Herbstein[15].

Les pages qui suivent ne forment pas un nouveau livre d'histoire sur le commerce des esclaves. Cet ouvrage voudrait être quelque chose de plus modeste, un récit qui, puisant à la fois dans l'abondante littérature universitaire existant sur le sujet et dans de nouveaux matériaux, aimerait considérer ce sujet depuis un point de vue inédit, c'est-à-dire depuis les ponts des navires négriers. Ce livre ne prétend pas non plus constituer une étude exhaustive du sujet. Une histoire bien plus vaste qui mettrait en relation et comparerait les navires négriers de toutes les puissances atlantiques – non seulement la Grande-Bretagne et ses colonies américaines, mais également le Portugal, la France, la Hollande, l'Espagne, le Danemark et la Suède – reste encore à écrire. Une plus grande attention devra également être consacrée, dans cette histoire, aux relations qui, d'un côté de l'Atlantique, s'établirent entre les sociétés africaines et les navires négriers et, de l'autre, s'établirent entre les navires négriers et les sociétés de plantations des Amériques. Il nous reste tellement de choses à apprendre à propos du « drame le plus magnifique des mille dernières années[16] ».

Se concentrer sur le navire négrier a pour conséquence d'augmenter et de diversifier les acteurs du drame et, de son prologue à son épilogue, de rendre le drame lui-même plus complexe. Si, auparavant, les principaux acteurs composaient un groupe petit mais puissant de marchands, de planteurs, de politiciens et d'abolitionnistes, le rideau se lève maintenant sur des milliers de capitaines, des centaines de milliers de marins et, bien sûr, des millions d'esclaves. Sous ce jour, les esclaves apparaissent comme les premiers et les principaux abolitionnistes : ils se battirent quotidiennement contre les conditions de leur servitude sur les navires, avant de gagner progressivement des alliés parmi les militants métropolitains et les marins dissidents, ces saints de la classe moyenne et ces pécheurs prolétaires. Au rang de ces nouveaux acteurs, et tout aussi

importants, l'on trouve aussi les chefs et les marchands africains, ainsi que les travailleurs d'Angleterre et d'Amérique qui se joignirent suffisamment nombreux à la cause pour en rendre possible la victoire[17].

Pourquoi une histoire *humaine* ? L'une des raisons ayant présidé à ce choix est parfaitement rendue par le roman épique de Barry Unsworth, *Le Nègre du paradis*. L'armateur de Liverpool William Kemp est en train de parler à son fils Erasmus de son navire négrier qui, comme il l'apprend tout juste par correspondance, vient d'embarquer sa cargaison humaine en Afrique de l'Ouest et fait voile vers le Nouveau Monde :

> Dans cette pièce silencieuse, avec ses lambris de chêne et ses tapis d'Orient, ses rayonnages de registres et d'annuaires, il eût été difficile aux deux hommes de se former une idée véritable de la situation du navire ou de la nature de la traite sur la côte de Guinée, même s'ils s'y étaient efforcés. Difficile, et de surcroît superflu. Pour fonctionner avec efficacité – pour fonctionner tout court –, il nous faut concentrer nos efforts. L'imagination est néfaste aux affaires, elle s'oppose à l'action. C'est exposer l'esprit à des visions d'horreur qui risquent de le paralyser. Nous avons des graphiques, des tables, des bilans et des définitions de la philosophie de l'entreprise pour nous aider à rester occupés et sereins dans le domaine de l'abstraction et nous réconforter avec le sentiment que nos opérations sont légitimes et nos profits licites. Et nous avons des cartes[18].

Unsworth décrit là une « violence de l'abstraction » qui a pesé sur l'étude du commerce des esclaves depuis ses tout débuts. C'est comme si l'usage des registres, des almanachs, des bilans comptables, des graphiques et des tables – les méthodes réconfortantes des marchands – avaient rendu abstraite et par là même déshumanisée une réalité qui, pour des raisons

aussi bien morales que politiques, doit impérativement être saisie dans ce qu'elle avait de plus concret. Une étude ethnographique du navire négrier contribuera non seulement à démontrer la cruelle vérité de ce qu'un ou plusieurs groupes d'êtres humains étaient prêts à faire à un autre groupe d'êtres humains pour de l'argent – ou, mieux, pour le capital –, mais aussi comment ces groupes se sont débrouillés, de diverses manières, pour masquer la réalité et les conséquences de leurs actions à leurs yeux comme à ceux de la postérité. Les nombres peuvent bien cacher la terreur et la torture, mais les sociétés européennes, africaines et américaines continuent à vivre avec leurs conséquences, avec les multiples héritages de la race, de la classe et de l'esclavage. Le négrier est un navire fantôme à la dérive sur les eaux de la conscience moderne[19].

Pour conclure sur une note plus personnelle, j'ajouterai que ce livre a été très douloureux à écrire et, si j'ai réussi à rendre justice à mon sujet, il sera tout aussi douloureux à lire. Mais il ne peut pas en être autrement et il ne faut pas qu'il en soit autrement. Si je vous propose cette étude, c'est avec le plus grand respect pour tous ceux qui ont souffert d'une violence, d'une terreur et d'une mortalité tout simplement inconcevables, et avec la ferme conviction que nous devons nous souvenir que de telles horreurs ont toujours été – et demeurent – centrales dans le développement du capitalisme mondial.

---

1. Cette reconstruction de l'expérience de cette femme reprend approximativement le récit que fit le marin William Butterwoth à propos d'une femme qui monta à bord de son vaisseau, le *Hudibras*, en 1786, au Vieux-Calabar dans la baie du Biafra. J'ai tiré la plupart des autres détails d'un grand nombre de sources primaires décrivant la manière dont les captifs étaient transportés depuis les pirogues jusque sur les navires. Les expressions igbos sont tirées d'un lexique établi par le capitaine Hugh Crow au cours de ses voyages vers Bonny et d'autres ports de la même région. Voir Hugh Crow, *Three Years Adventures*, p. 81-82, et *id.*, *Memoirs of Crow*, p. 229-230. Voir également Robert Smith, « The Canoe in West African History », in *Journal of African History*, n° 11, 1970, p. 515-533. Les

« lunes » étaient la manière la plus courante de mesurer le cours du temps en Afrique de l'Ouest, et équivalent à peu près à un mois.

2. W. E. B. Du Bois, *Black Reconstruction in America. An Essay toward a History of the Part Which Black Folk Played in the Attempt to Reconstruct Democracy in America, 1860-1880*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1935, p. 727. L'importance de la citation de Du Bois a été soulignée par Peter Linebaugh dans « All the Atlantic Mountains Shook », in *Labour/Le Travailleur*, n° 19, 1982, p. 63-121. J'ai une grande dette envers cet article ainsi qu'envers tous les travaux que nous avons effectués ensemble et auxquels je dois un grand nombre des idées les plus fondamentales qui animent cet ouvrage. Voir également Peter Linebaugh et Marcus Rediker, *L'Hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, trad. de Christophe Jaquet et Hélène Quiniou, Paris, Éditions Amsterdam, 2008 (2000).
3. Ces chiffres, ainsi qu'un certain nombre d'autres qui seront cités dans cet ouvrage, sont tirés de la nouvelle édition mise à jour du *TSTD*, qui n'est toutefois pas encore publiée et finalisée, et qui m'a été généreusement fournie par David Eltis. Sur les origines et le développement du système esclavagiste atlantique, voir David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, ainsi que Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Londres, Verso, 1997. Jerome S. Handler a montré que peu de témoignages d'Africains à la première personne avaient survécu. Voir son « Survivors of the Middle Passage. Life Histories of Enslaved Africans in British America », in *Slavery and Abolition*, n° 23, 2002, p. 25-56.
4. Les estimations du nombre de morts avant l'embarquement varient considérablement. Pour l'Angola, Joseph Miller a suggéré que 25 % des esclaves mouraient pendant leur route vers la côte, et que 15 % mouraient en captivité une fois arrivés là-bas. Voir son *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, University of Wisconsin Press, 1988, p. 384-385. Patrick Manning fait, lui, une estimation plus basse de 5 à 25 % de décès (*The African Diaspora. A History Through Culture*, New York, Columbia University Press, 2010). Paul Lovejoy suggère un écart plus restreint, de 9 à 15 % (*Transformation in Slavery. A History of Slavery in Africa*, Cambridge, Cambridge University Press, 2de édition, 2000, p. 63-64). Herbert S. Klein va dans la même direction quand il estime que le taux de mortalité sur les côtes est inférieur de peu à celui du Passage du Milieu (c'est-à-dire d'un peu moins de 12 %). Voir son *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 155.
5. Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*, Londres, Penguin, 1999 (1787), p. 46 et 85. Une traduction française de cet ouvrage est disponible aux éditions Zones (et intégralement consultable en ligne) : Ottobah Cugoano, *Réflexions sur la traite et l'esclavage des Nègres*, Paris, Zones, 2009.
6. N.d.T. : Comme les Espagnols ne pratiquaient pas la traite, ils confièrent ce droit (l'*asiento*) à d'autres pays en échange du paiement d'une redevance. Les traités d'Utrecht de 1713 firent de l'Angleterre la bénéficiaire absolue du monopole de l'*asiento* qu'elle concéda aussitôt à la *South Sea Company*. Celle-ci assura l'*asiento* de 1713 à 1759.
7. L'Afrique de l'Est, si elle a fourni quelques milliers d'esclaves dans les années 1790, n'a jamais constitué une zone de traite en tant que telle.

8. Dalby Thomas à la Royal African Company, 15 février 1707, cité dans Jay Coughtry, *The Notorious Triangle. Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Philadelphie, Temple University Press, 1981, p. 43.
9. Richard H. Steckel et Richard H. Jensen, « New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade », in *Journal of Economic History*, n° 46, 1986, p. 57-77 ; Stephen D. Behrendt, « Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 49-71. La chansonnette à propos du Bénin est tirée de Marcus Rediker, *Pirates de tous les pays. L'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2008, p. 82 (N.d.T. : je me suis permis de reprendre la traduction de la chanson pour retrouver la rime). Le *TSTD* montre que le taux de mortalité des vaisseaux britanniques entre 1700 et 1725 était de 12,1 % et chuta jusqu'à atteindre 7,95 % entre 1775 et 1800.
10. Sydney W. Mintz et Richard Price, *The Birth of African-American Culture. An Anthropological Perspective*, Boston, Beacon Press, 1992 (1976). J'aimerais citer ici un petit échantillon représentatif du champ en plein essor et extrêmement créatif des recherches sur les connexions culturelles entre l'Afrique et les Amériques : John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 (1992) ; Judith A. Carney, *Black Rice. The African Origins of Rice Cultivation in the Americas*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2001 ; Linda M. Heywood (dir.), *Central Africans and Cultural Transformations in the America Diaspora*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002 ; James H. Sweet, *Recreating Africa. Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2003 ; Toyin Falola et Matt D. Childs (dir.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington, Indiana University Press, 2004 ; José C. Curto et Paul E. Lovejoy (dir.), *Enslaving Connections. Changing Cultures of Africa and Brazil During the Era of Slavery*, Trenton, N.J., Africa World Press, 2005 ; James Lorand Matory, *Black Atlantic Religion. Tradition, Transnationalism, and Matriarchy in the Afro-Brazilian Candomblé*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 2005.
11. *TSTD*, # 15123 et # 20211.
12. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962, p. 71 et 73 ; D. P. Lamb, « Volume and Tonnage of the Liverpool Slave Trade, 1772-1807 », in Roger Anstey et P. E. H. Hairs (dir.), *Liverpool, The African Slave Trade, and Abolition*, Chippenham, Angleterre, Anthony Rowe for the Historical Society of Lancashire and Cheshire, 1989 (1976), p. 98-99. L'absence de changement dans la conduite générale des navires négriers a permis de l'explorer dans les pages qui suivent de manière aussi bien régionale que thématique.
13. Il existe toutefois quelques exceptions à cette négligence : George Francis Dow, *Slave Ships and Slaving*, Salem, Mass., Marine Research Society, 1972, qui combine récit et source primaires ; Patrick Villiers, *Traite des Noirs et Navires négriers au XVIII^e siècle*, Grenoble, Éd. des Quatre Seigneurs, 1982, une exploration précieuse mais limitée de l'univers des navires négriers ; et Jean Boudriot, *Traite et Navire négrier*, Nice, Ancre, 1984, étude d'un unique navire négrier, *L'Aurore.* J'ajouterai enfin le livre plus récent de

Gail Swanson, *Slave Ship « Guerrero »*, West Conshoshocken, P.A., Infinity Publishing, 2005.

14. Philip D. Curtin, *The African Slave Trade. A Census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969 ; Joseph Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, *op. cit.* ; Hugh Thomas, *The Slave Trade. The Story of the African Slave Trade, 1440-1870*, New York, Simon & Schuster, 1999 ; Robert Harms, *The « Diligent ». A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade*, New York, Basic Books, 2002 ; *TSTD.* J'aimerais également citer quelques autres travaux importants sur la question : W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638-1870*, Mineola, N.Y., Dover Publications, Inc., 1970 (1896) ; Basil Davidson, *The African Slave Trade*, Boston, Little, Brown, 1961 ; Daniel P. Mannix et Malcom Cowley, *Black Cargoes. A History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865*, Londres, Longman, 1963 ; James A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade. A History*, New York, W. W. Norton, 1981 ; et, plus récemment, Anne C. Bailey, *African Voices of the Atlantic Slave Trade. Beyond the Silence and the Shame*, Boston, Beacon Press, 2005.
15. Toni Morrison, *Beloved*, trad. d'Hortense Chabrier et Sylviane Rué, Paris, 10/18, 2008 (1987) ; Charles Johnson, *Le Passager*, trad. de Jean-Pierre Quijano, Paris, Pocket, 1996 (1991) ; Barry Unsworth, *Le Nègre du paradis*, trad. d'Anne Amour, Paris, Belfond, 1994 (1993) ; Fred D'Aguiar, *Feeding the Ghosts*, Londres, Catto & Windus, 1997 ; Caryl Phillips, *The Atlantic Sound*, New York, Alfred A. Knopf, 2000 ; Manu Herbstein, *Ama. A Novel of the Atlantic Slave Trade*, Capetown, Picador Africa, 2005.
16. La plus grande partie de ce qui se fait de nouveau est le fruit du travail de jeunes chercheurs, à qui je dois beaucoup : Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and their Captive Cargoes, 1730-1807*, New York, Cambridge University Press, 2005 ; Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery. A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2006 ; Eric Robert Taylor, *If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 2006 ; Vincent Brown, *The Reaper's Garden. Death and Power in the World of Atlantic Slavery*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2008 ; Alexander Xavier Byrd, « Captives and Voyagers. Black Migrants Across the Eighteenth-Century World of Olaudah Aquiano », thèse de doctorat, Duke University, 2001 ; Maurice Jackson, « "Ethiopia shall soon stretch her hands unto God" : Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution », thèse de doctorat, Georgetown University, 2001.
17. Seymour Drescher, « Whose Abolition ? Popular Pressure and the Ending of the British Slave Trade », in *Past & Present*, n° 143, 1994, p. 136-166.
18. Barry Unsworth, *Le Nègre du paradis*, *op. cit.*, p. 325. J'en profite pour remercier Gesa Mackenthun pour la conférence qu'il a faite en 2001 à la Francis Barker Memorial Conference, « Body Counts. Violence and Its Occlusion in Writing the Atlantic Slave Trade ».
19. Derek Sayer, *The Violence of Abstraction : The Analytic Foundations of Historical Materialism*, Oxford, Basil Blackwell, 1987.

CHAPITRE PREMIER

Vie, mort et terreur dans le commerce des esclaves

Tout voyage dans cet étrange enfer ne peut commencer que par la description de son paysage humain, par les histoires de ces personnes dont les vies ont été façonnées par le commerce des esclaves. Certaines d'entre elles devinrent prospères et puissantes, d'autres, pauvres et faibles. Une immense majorité vécut dans une terreur extrême, et nombreux furent ceux qui périrent dans d'horribles circonstances. Toutes sortes de personnes – des hommes, des femmes et des enfants, des Blancs, des Noirs, et toutes les teintes de peaux que l'on peut imaginer entre les deux, d'Afrique, d'Europe et des Amériques – furent emportées dans le tourbillon surréaliste de la traite. Tout en bas de l'échelle grouillait un immense prolétariat, des centaines de milliers de marins qui, dans leurs culottes de cuir goudronné, s'activaient frénétiquement sur les enfléchures, tandis que sur le pont inférieur se terraient des millions d'esclaves, nus comme des vers. En haut de l'échelle, il y avait une puissante classe qui dominait l'Atlantique. Elle était composée de quelques marchands, de planteurs et de politiciens qui, portant jabot et perruque, siégeaient aussi bien au Parlement anglais qu'au Premier et au Second Congrès continental américain[1]. Ce que W. E. B. Du Bois appelait le « drame le plus magnifique des mille dernières années » mettait également en scène des personnages hauts en couleur : des pirates et des guerriers, des petits commerçants et des grévistes de la faim, des

meurtriers et des visionnaires. Et tout ce beau monde était le plus souvent entouré de requins.

Le capitaine Tomba

Au milieu d'un groupe de prisonniers à la mine abattue, parqués dans un *barracoon*[2] en attendant d'être achetés par un négrier, un homme sortait du lot. Il était « grand et fort, l'air à la fois sévère et hardi ». Il aperçut un groupe d'hommes blancs observant le *barracoon* avec, pensait-il, le « dessein d'acheter ». Quand les autres captifs soumirent leur corps à l'examen des acheteurs potentiels, il les toisa avec mépris. John Leadstine, surnommé le « Vieux Pirate », le chef de la « foire aux esclaves », c'est-à-dire de la zone d'embarquement de l'île de Bunce en Sierra Leone, lui ordonna de se lever et de « tendre ses bras et ses jambes ». Il refusa. Pour cette insolence, il fut violemment fouetté avec une « lanière de cuir de lamantin ». Il accepta les coups de fouet sans broncher, se raidissant à peine à chaque coup. Un observateur remarqua qu'il versa « une larme ou deux, ce qu'il tenta de cacher comme s'il en avait honte »[3].

Cet homme grand, fort et rebelle était le capitaine Tomba, comme l'expliqua Leadstine aux visiteurs impressionnés par son courage et brûlant de connaître son histoire et la manière dont il avait été capturé. Il avait été le chef d'un groupe de villages, sans doute ceux des Bagas, quelque part sur les rives du Rio Nunez. Ces Bagas s'opposaient au commerce des esclaves, et le capitaine Tomba et ses hommes commencèrent à incendier les huttes et à tuer les membres des villages voisins qui coopéraient avec Leadstine ou avec d'autres négriers. Déterminé à briser sa résistance, Leadstine organisa à son tour une expédition nocturne afin de capturer ce chef si dangereux. Ce dernier tua deux de ses assaillants, mais finit par être pris.

Le capitaine Tomba fut finalement acheté par le capitaine Richard Harding et embarqué sur le *Robert*, un navire venant de Bristol. Enchaîné et jeté sur le pont inférieur, il se mit immédiatement à préparer son évasion. Il s'associa à « trois ou quatre de ses compatriotes » les plus robustes, ainsi qu'à une femme, une esclave qui avait une plus grande liberté de circulation sur le navire, et par conséquent une meilleure connaissance du moment le plus propice à l'exécution de leur plan. Une nuit, cette femme sans nom découvrit qu'il n'y avait que cinq hommes blancs sur le pont, tous assoupis. À travers la grille, elle glissa au capitaine Tomba un marteau pour briser leurs fers, ainsi que « toutes les armes qu'elle put trouver ».

Le capitaine Tomba tenta de soulever les hommes des ponts inférieurs en évoquant « la perspective de la liberté », mais finalement seuls l'un d'entre eux et la femme qui lui avait procuré le marteau acceptèrent de se joindre à lui. Quand il passa devant trois marins endormis, il en tua deux instantanément, « d'un seul coup sur les tempes », mais, en frappant le troisième, il fit assez de remue-ménage pour réveiller les deux autres marins de quart, ainsi d'ailleurs que le reste de l'équipage. Le capitaine Harding lui-même empoigna une barre d'anspect[4] et s'en servit pour assommer Tomba, « le laissant étalé de tout son long sur le pont ». Les trois rebelles furent alors remis aux fers par l'équipage.

Quand vint le temps du châtiment, le capitaine Harding, après avoir mesuré « la corpulence et la valeur » des deux hommes rebelles, décida qu'il était dans son intérêt économique de « se contenter de les fouetter et de les scarifier ». Puis, il choisit trois autres esclaves marginalement impliqués dans la conspiration – mais de bien moindre valeur – et se servit d'eux pour faire un exemple et terroriser le reste des esclaves : ceux-là, il les condamna à une « mort cruelle ». Il en tua un immédiatement, puis obligea les deux autres à dévorer son cœur et son foie. Quant à la femme, « il la hissa par les pouces, la fouetta et la dépeça avec des couteaux devant les autres esclaves jusqu'à ce que mort s'ensuive ». Il semblerait que le

capitaine Tomba ait été débarqué à Kingston, à la Jamaïque, en même temps que 189 autres esclaves, et qu'il ait été vendu un bon prix. Ce qui lui est arrivé par la suite, nul ne le sait[5].

« Le maître d'équipage »

Le plus souvent, les meneurs apparaissaient parmi les esclaves des ponts inférieurs pendant le Passage du Milieu[6]. Un marin à bord du *Nightingale* a raconté l'histoire d'une femme captive dont le vrai nom est perdu pour la postérité mais qui en vint à être connue sur le navire sous celui de « maître d'équipage » (« *boatswain* ») – car elle maintenait l'ordre parmi ses codétenues, probablement par sa détermination tenace à ce que toutes survivent aux épreuves de la traversée. « Elle parvenait à les garder calmes aussi bien dans leurs quartiers que sur le pont. »

Un jour du début de l'an 1769, son autorité autoconstituée se confronta à celle des officiers. Elle « désobligea » le second, qui lui fit « une coupure ou deux » à l'aide du chat-à-neuf-queues. Furieuse de subir un tel traitement, elle se défendit et se rua sur le marin. Il la repoussa et la fouetta vivement trois ou quatre autres fois. Vaincue et frustrée « de ne pouvoir se venger de lui », elle courut quelques mètres et se jeta par-dessus le bastingage, avant d'atterrir, morte, sur le pont inférieur. Une demi-heure plus tard, son corps fut jeté par-dessus bord et déchiqueté par les requins[7].

Nom inconnu

À la fin de 1783 ou au début de l'année suivante, un homme monta à bord du *Brooks*, un négrier, avec toute sa famille – son épouse, ses deux filles et sa mère. Ils avaient tous été reconnus coupables de sorcellerie. L'homme avait été marchand, peut-être même marchand d'esclaves ; il venait d'un village appelé Saltpan, sur la Côte-de-l'Or[8]. Il était probablement du peuple fanti. Il connaissait l'anglais et, même si, apparemment, il refusa de parler au capitaine, il s'adressa aux membres de l'équipage et leur expliqua comment il était devenu esclave : il s'était querellé avec le chef du village, qui s'était vengé en l'accusant, lui et sa famille, de sorcellerie. Condamnés, ils furent vendus à ce navire négrier en partance pour Kingston, à la Jamaïque[9].

Quand sa famille monta à bord, Thomas Trotter, le médecin du *Brooks*, remarqua que l'homme « avait tous les symptômes d'une mélancolie maussade ». Il était triste, déprimé, en état de choc. Le reste de la famille montrait, elle, « tous les signes de l'affliction ». Le découragement, le désespoir et même une « insensibilité apathique » étaient choses communes parmi les esclaves qui montaient à bord des négriers. L'équipage s'attendait à voir s'améliorer l'état d'esprit de l'homme et de sa famille à mesure que le temps passerait et que cet étrange nouveau monde de bois leur deviendrait plus familier.

Dès le début, l'homme refusa toute nourriture. Durant toute sa captivité à bord du *Brooks*, il refusa tout simplement de manger. Cette réaction était également courante, mais il alla plus loin. Un matin, très tôt, alors qu'ils jetaient un coup d'œil à leurs prisonniers, les marins découvrirent l'homme

baignant dans son propre sang. Ils appelèrent le médecin de bord en urgence, qui conclut que l'homme avait essayé de se trancher la gorge, mais n'était parvenu qu'à « se trancher la veine jugulaire externe ». Il avait déjà perdu beaucoup de sang. Trotter sutura la plaie, et se demanda s'il fallait nourrir l'homme de force. Toutefois, la blessure de la gorge « rendait impossible d'user de la contrainte », contrainte qui était en temps normal fort courante chez les esclavagistes. Par « contrainte », le médecin faisait allusion au *speculum oris*, cet outil fin et mécanique utilisé pour ouvrir de force les gorges récalcitrantes afin d'y enfourner du gruau ou toute autre nourriture.

La nuit suivante, l'homme attenta de nouveau à sa vie. Il arracha ses points de suture et se retrancha la gorge, de l'autre côté, cette fois. Sommé de parer à cette nouvelle urgence, Trotter était en train de nettoyer la plaie sanglante quand l'homme se mit à lui parler. Il lui déclara simplement et directement : « Jamais je n'irai avec les hommes blancs. » Puis, il « leva mélancoliquement les yeux vers les cieux » en marmonnant des phrases que Trotter ne parvint pas à comprendre. Il avait choisi la mort plutôt que l'esclavage.

Le jeune médecin s'occupa de lui du mieux qu'il put et ordonna que soit menée « une fouille diligente » des quartiers des esclaves afin de récupérer l'objet que l'homme avait utilisé pour se trancher la gorge. Les marins ne trouvèrent rien. Le médecin considéra alors l'homme de plus près, découvrit du sang sur le bout de ses doigts et des irrégularités sur le pourtour de la blessure, et en conclut qu'il s'était déchiré la gorge à l'aide de ses propres ongles.

Toutefois l'homme survécut. Ses mains furent attachées « afin de prévenir toute autre tentative », mais ces efforts ne servirent à rien face à la volonté de ce désespéré sans nom. Trotter expliqua plus tard qu'« il continua à être fidèle à sa résolution, refusa toute nourriture, et mourut d'inanition une semaine ou dix jours plus tard ». Le capitaine du navire

avait également été informé de la situation. Le capitaine Clement Noble affirma que l'homme « avait tempêté et fait grand bruit, secoué ses mains dans tous les sens, [qu']il s'agitait de tous côtés de la manière la plus extraordinaire, et montrait tous les signes de la plus parfaite démence ».

Quand, en 1790, lors d'une audition d'une commission parlementaire enquêtant sur le commerce des esclaves, Thomas Trotter raconta l'histoire de cet homme, il déclencha une avalanche de questions et ce qui commença à ressembler à un sérieux débat. Les membres du Parlement qui avaient des sentiments pro-esclavagistes se rangèrent dans le camp du capitaine Noble et tentèrent de discréditer Trotter, niant qu'une résistance fondée sur la volonté de mettre fin à ses jours puisse être la morale de cette histoire, tandis que les membres anti-esclavagistes soutinrent le médecin et attaquèrent le capitaine Noble. Un membre de la commission demanda à Trotter : « Pensez-vous que cet homme qui a essayé de se trancher la gorge avec ses propres ongles était fou ? » Là-dessus, Trotter n'avait aucun doute. Il répondit : « Il n'était absolument pas fou ; je crois qu'il a bien pu avoir un accès de délire juste avant de mourir, mais, quand il est monté sur le navire, je suis persuadé qu'il était parfaitement sain d'esprit. » La décision de l'homme de se servir de ses propres ongles pour se trancher la gorge était une réponse tout à fait rationnelle à l'embarquement sur un navire négrier. Et cependant, les individus les plus puissants du monde débattaient de la signification de cette résistance.

« Sarah »

Quand, au Vieux-Calabar, en 1785, la jeune femme monta à bord du *Hudibras*, un négrier de Liverpool, elle attira immédiatement l'attention générale. Elle était l'incarnation de la beauté, du charisme et de la grâce : « Chacun de ses gestes respirait une grande vivacité, et ses yeux étaient le reflet de sa bonne nature. » Deux fois par jour, des musiciens africains munis de leurs instruments montaient sur le pont principal pour la « danse », c'est-à-dire en fait pour l'exercice physique des esclaves. « Elle apparaissait à son grand avantage lorsque, vers le gaillard arrière, elle se pliait aux rythmes primitifs des mélodies africaines », observa un matelot complètement subjugué, William Butterworth. Elle était sans conteste la meilleure danseuse et la meilleure chanteuse du navire. « Toujours joyeuse ! Toujours gaie ! », voilà comme on aurait pu décrire son aura, et ce, malgré l'extrême pression que pouvaient exercer sur elle l'esclavage et l'exil [10].

Butterworth était loin d'être le seul à l'admirer. Ainsi, le capitaine Jenkin Evans la choisit, avec une autre jeune femme, pour être sa « favorite » et, par conséquent, « lui fit plus de faveurs qu'aux autres » – en fin de compte une bien maigre récompense en échange de services sexuels forcés. Les marins comme Butterworth détestaient généralement les favorites des capitaines, car elles étaient presque toujours des mouchardes. Mais ils éprouvaient la plus grande estime pour cette agile danseuse et chanteuse : elle était « universellement respectée par l'équipage du navire ».

Le capitaine Evans lui donna le nom de Sarah. En choisissant ce nom biblique, il reliait symboliquement la jeune esclave – qui parlait sans doute igbo – à la femme magnifique d'Abraham, une princesse. Peut-être le

capitaine espérait-il qu'elle partagerait les autres traits de caractère de la Sarah biblique, qui resta obéissante et soumise à son mari tout au long de leur voyage en pays de Canaan.

Bientôt, une insurrection éclata parmi les hommes asservis du *Hudibras*. Ils avaient pour intention de « massacrer l'équipage et de prendre possession du navire ». L'émeute fut réprimée, et les coupables furent impitoyablement châtiés. Le capitaine Evans et d'autres officiers suspectèrent Sarah et sa mère (qui était également à bord) d'avoir été impliquées d'une manière ou d'une autre dans la rébellion, même si la jeune femme ne s'était pas jointe aux hommes lors de la bataille elle-même. Après un interrogatoire serré et non exempt de violences, les hommes révoltés continuèrent à nier l'implication de la jeune femme, mais « leur expression était fortement marquée par la peur ou la culpabilité ». Plus tard dans la nuit, alors que les captifs, hommes et femmes, exprimaient avec rage leur déception à la suite de leur défaite, il devint clair que, non seulement Sarah et sa mère avaient été au courant du complot, mais aussi qu'elles y avaient activement participé. Aux yeux des officiers, il ne faisait aucun doute que Sarah avait utilisé sa position privilégiée de favorite et la grande liberté de mouvement qui lui était afférente pour participer à la préparation du complot, et peut-être même pour passer aux hommes des outils destinés à briser leurs chaînes et leurs menottes.

Sarah survécut au Passage du Milieu et à la punition – quelle qu'elle fût – qu'elle reçut pour avoir participé à l'insurrection. Elle fut vendue à la Grenade en 1787, en même temps qu'environ trois cents autres esclaves. Toutefois, elle fut autorisée à rester plus longtemps sur le vaisseau que la plupart des autres, sans doute grâce à la permission expresse du capitaine Evans. Quand elle mit pied à terre, elle débarqua avec elle toutes les traditions africaines de danse, de chant et de résistance[11].

Le mousse Samuel Robinson

Samuel Robinson avait environ treize ans quand il embarqua à bord du *Lady Nelson*, en 1801, afin de naviguer depuis Liverpool jusqu'à la Côte-de-l'Or, à Demerara, avec son oncle, le capitaine Alexander Cowan, et son équipage bigarré (« *motley crew* ») de trente-cinq personnes. Ce solide garçon écossais fit un deuxième voyage avec son oncle, un an plus tard, sur le *Crescent*, en direction de la Côte-de-l'Or et de la Jamaïque. Il tint un journal de ses voyages, et s'en servit quelque soixante ans plus tard quand il décida d'écrire ses mémoires. Son but déclaré était à l'époque de contrecarrer la propagande abolitionniste. Il admettait volontiers que l'esclavage était moralement condamnable, voire indéfendable, mais il avait entendu tant d'« affirmations grossièrement erronées à propos de l'esclavage antillais et des horreurs du "Passage du Milieu" » qu'il désirait « désabuser les esprits des personnes bien intentionnées qui n'avaient entendu qu'un camp s'exprimer sur la question ». Arrivé à la fin du récit de sa vie, il se targuait d'être « le seul homme vivant à avoir fait son apprentissage dans le commerce des esclaves »[12].

Robinson avait grandi à Garlieston, un village côtier du sud-ouest de l'Écosse. Il y avait entendu, fasciné, un villageois un peu plus âgé lui raconter des histoires à n'en plus finir inspirées de son voyage dans les Antilles. Il avait été ensorcelé. Dans ses mémoires, il décrit ainsi le chemin qui le mena au navire négrier : « Mon désir irrépressible de vivre une vie de marin m'habitait avec une telle force que la destination même du navire m'était devenue parfaitement indifférente, tant qu'il n'allait pas au fond de la mer, du moment que j'étais à son bord – de même que m'était indifférent

le commerce dans lequel je m'engageai. J'étais même prêt à embrasser la piraterie. » Puisque n'importe quel navire faisait l'affaire, l'implication de son oncle dans le commerce des esclaves suffit à sceller son destin.

L'expérience de Robinson sur le négrier semble avoir été typique de ce que vivait un mousse à l'époque. Il eut le mal de mer, il fut raillé et asticoté par les vieux loups de mer et se battit avec les autres mousses. Un jour qu'il était sur le mât de hune, il se retrouva « à se balancer d'une vingtaine de mètres[13] dans une direction, puis, à cause du roulis du navire, à en faire autant dans la direction opposée ». À ce moment-là, se souvint-il : « Il ne fait aucun doute que je me sentais bien loin de mon foyer. » Il était terrifié par les requins qui dessinaient des cercles autour du navire négrier et, quand le *Lady Nelson* arriva à Rio Sestos, près de la Sierra Leone, il fut émerveillé par la vision d'une grande flotte de pirogues conduites par des Africains nus : « Je contemplai ce spectacle merveilleux dans un état de parfaite stupéfaction. Cette scène seule suffisait à justifier le voyage. » Quand les esclaves furent amenés à bord de son navire, Robinson semble avoir éprouvé bien peu d'intérêt pour eux, y compris pour les jeunes garçons de son âge. L'une de ses rencontres les plus marquantes fut celle qu'il fit avec John Ward, le capitaine tyrannique et ivrogne du négrier l'*Expedition*, navire sur lequel Robinson fut obligé de travailler pour payer son retour, après que le *Lady Nelson* fut capturé par des corsaires à Demerara. Un jour, Ward estima que l'enfant ne travaillait pas assez dur, ou n'allait pas assez vite, et décida de le « presser[14] » en le fouettant à l'aide d'une corde de cinq centimètres de diamètre. Pour échapper à son courroux, Robinson sauta des haubans d'artimon et atterrit sur le pont principal en se blessant sérieusement la cheville, ce qui, sur le long terme, signa la fin de sa carrière de marin.

Quand Robinson se remémorait les raisons pour lesquelles il avait désiré à l'origine prendre la mer, il songeait : « Le paradis de l'océan qui se profilait si brillamment dans mon imagination m'apparaît aujourd'hui

considérablement dépouillé de son éclat. » Il évoquait la « tyrannie brutale » des officiers (y compris son oncle), la qualité « misérable » de la nourriture et de l'eau, et l'isolement dû à l'« absence de pratiques religieuses ou morales et de comportements exemplaires à bord ». Quand il avait pris la mer, il était un jeune garçon tout en muscles. À la fin de son second voyage, il se demandait : « Que suis-je donc devenu ? Un pauvre squelette jaunâtre qui a besoin d'une canne pour ramper le long des rues. Mes espoirs de suivre une profession de mon choix ont été étouffés dans l'œuf, et mes perspectives d'avenir sont bien sombres. »

Bartholomew Roberts, marin et pirate

Bartholomew Roberts, un jeune Gallois, avait servi comme second à bord du *Princess*, un « *guineaman* » – comme on appelait à l'époque les navires négriers – de 140 tonneaux, qui faisait le voyage de Londres jusqu'à la Sierra Leone. Il travaillait apparemment depuis quelque temps dans le commerce des esclaves. Il connaissait la navigation, car les seconds des négriers étaient censés pouvoir assurer le commandement du navire dans le cas, pas si rare, où le capitaine décédait au cours du voyage. En juin 1719, le *Princess* fut capturé par Howell Davis et sa féroce bande de pirates. Davis demanda à Roberts et à ses camarades si l'un d'entre eux était désireux de rejoindre la « fraternité ». Roberts hésita tout d'abord, se remémorant que, les années précédentes, le gouvernement anglais avait laissé pendre les cadavres des pirates exécutés dans toutes les villes portuaires de l'Atlantique. Mais il décida rapidement que, finalement, il était prêt à naviguer sous le pavillon noir[15].

Ce fut une décision fatidique : quand, peu de temps après, Davis fut tué par des marchands d'esclaves portugais, « Black Bart », comme Roberts se faisait appeler depuis son entrée en piraterie, fut élu capitaine du vaisseau et devint rapidement le plus grand pirate de son époque. Il commandait une petite flotte composée de plusieurs centaines d'hommes, qui capturèrent plus de quatre cents navires marchands en trois ans – l'acmé de « l'âge d'or de la piraterie ». Roberts était aussi célèbre que craint. Si des officiers de marine l'apercevaient en patrouille, ils faisaient immédiatement voile dans la direction opposée, et les officiers du roi faisaient fortifier leurs côtes pour se défendre de celui qu'ils appelaient « le grand pirate Roberts ». Pour bien

tenir son rôle, ce dernier arpentait les ponts de son navire vêtu comme un dandy, dans un gilet en damas tape-à-l'œil, une plume rouge à son chapeau et un cure-dent en or dans la bouche. Sa devise était : « Une vie joyeuse et courte » (« *A Merry Life and Short One* »).

Roberts fit régner la terreur sur la côte africaine et créa une véritable vague de « panique » chez les marchands. Il méprisait tant les manières brutales des capitaines de navire négrier qu'il accomplissait avec son équipage un rituel sanglant qu'il appelait la « distribution de la justice », et qui consistait à fouetter horriblement tout capitaine dont les marins capturés se plaignaient. Roberts se chargea lui-même de certaines de ces raclées. Les marchands d'esclaves réagirent à cette menace qui pesait sur leurs bénéfices en persuadant le Parlement d'intensifier les patrouilles militaires le long de la côte ouest de l'Afrique. Le HMS[16] *Swallow* affronta Roberts en février 1722. Roberts resta sur le pont principal pour mener le combat et encourager ses hommes, mais une volée fatale de mitraille l'atteignit à la gorge. Ses marins honorèrent alors un serment de longue date et jetèrent à la mer son corps encore en armes. Le navire de la Navy vainquit les pirates, captura les survivants et les mena au fort de Cape Coast, une forteresse dédiée au commerce des esclaves, où ils furent jugés et pendus les uns après les autres. Puis le capitaine Challoner Ogle éparpilla leurs cadavres le long de la côte africaine afin que les marchands d'esclaves locaux puissent les pendre et envoyer un message d'avertissement à leurs marins. Ogle s'empressa également d'aller rendre visite au roi de Whyda. En effet, ce dernier lui avait promis cinquante-six livres de poudre d'or « s'il parvenait à mettre hors d'état de nuire ce vaurien de *Roberts*, qui infestait la côte depuis trop longtemps ».

Nicholas Owen, marin et petit marchand d'esclaves

Nicholas Owen fut un véritable Robinson Crusoé, un marin irlandais picaresque qui prit la mer après que son père dépensier eut gaspillé la fortune familiale. Il traversa l'Atlantique à cinq reprises, dont trois à bord d'un navire négrier. Par deux fois, ses voyages connurent une fin désastreuse. L'un d'eux s'acheva par une mutinerie, quand Owen et quatre de ses camarades, fatigués des « pratiques sévères » de leur capitaine, se saisirent de ce qu'Owen appelait « cette liberté auquel chaque Européen a droit ». Près de Cape Mount, au sud de la Sierra Leone, les marins s'enfuirent avec des armes et vécurent plusieurs mois en cavale, se nourrissant d'huîtres et de riz sauvage et profitant de la générosité des populations indigènes. Le second désastre advint à peu près un an plus tard quand d'autres Africains, moins amicaux ceux-là, lui prirent son navire pour se venger d'un navire négrier hollandais qui venait d'enlever un certain nombre d'entre eux. Son navire pillé, et lui prisonnier, Owen avait tout perdu – quatre années de salaire, le tout en or, et un certain nombre de marchandises qu'il avait envisagé de vendre pour augmenter son pécule. Les indigènes savaient que leurs prisonniers étaient anglais et non hollandais, et c'est pourquoi ils les épargnèrent. Owen et ses compagnons furent finalement relâchés et confiés à un certain Mr. Hall, un marchand d'esclaves local pour lequel Owen commença à travailler. Bientôt, Owen se mit à son compte et s'établit dans les ruines d'une petite forteresse dédiée au commerce des esclaves, sur l'île de York, au milieu de la Sherbro River :

il faisait office d'intermédiaire entre les groupes africains locaux et les marchands européens[17].

Owen se mit à tenir un journal afin de « conter au monde les nombreux dangers de la vie d'un coureur de mers ». Il en était, croyait-il, la meilleure illustration. Il s'était frotté aux dangers de la nature quand il avait vécu et travaillé « au-dessus de cet élément colérique ». Il pouvait tolérer ce risque, car la mer n'avait « de respect pour personne » – elle tuait aussi facilement un prince que n'importe quel « Jack-Tar[18] ». Ce qui était plus grave à ses yeux était qu'« un marin ne disposait d'autres moyens pour satisfaire les nécessités vitales que de naviguer pour toucher un salaire ». Il dépendait entièrement de cet argent pour survivre. Owen s'expliquait à l'aide d'une comparaison : « Il est pour moi plus misérable qu'un pauvre fermier qui vit de son travail. Ce dernier peut se reposer la nuit sur un lit de paille, dans l'obscurité, tandis que le marin, tout en haut de son mât, se réconforte en soufflant sur ses doigts pour combattre la nuit glaciale. » Il se plaignait amèrement de devoir « courir le monde pour de l'argent, le dieu universel de l'humanité, jusqu'à ce que la mort nous prenne ».

Owen essaya d'échapper à l'esclavage du salariat en devenant un modeste marchand d'esclaves. Il aurait pu repartir en mer, ou même revenir vivre « parmi les chrétiens et son peuple », mais il décida de vivre au milieu de ceux qu'il considérait comme « un peuple barbare ignorant autant de Dieu que de ce qui est bon en l'homme ». Dans son journal, il reconnaît que ce choix n'allait pas de soi : « Certaines personnes pourraient trouver étrange que nous restions aussi longtemps auprès de gens dotés d'un tel caractère, quand il existe tant d'opportunités de quitter la côte pour revenir à la maison. » Mais il avait peur, s'il rentrait chez lui, d'être victime des mauvaises langues et de devenir « le Mulatto [mulâtre] qui revient juste de Guinée ». Il choisit donc plutôt de mener ce qu'il considérait comme une vie indolente et désœuvrée à la périphérie de l'empire, pliant d'autres individus que lui à l'impitoyable loi du « dieu universel de l'humanité ». Ce

choix s’avéra en définitive désastreux, ce qu’Owen avait fini par comprendre et que son journal exprime clairement. Il mourut d’un accès de fièvre en 1759, seul et désargenté, alors que, depuis bien longtemps, il s’était montré « fort enclin à la mélancolie ».

Le capitaine William Snelgrave

Le capitaine William Snelgrave était en train de rassembler une cargaison d'Africains sur la Côte-des-Esclaves du Bénin en vue de les transporter à Antigue quand, à sa grande surprise, il reçut une invitation du roi d'Ardra (également appelé Allada) à lui rendre visite. Cette invitation posa un sérieux dilemme au capitaine : en effet, d'un côté, Snelgrave n'osait pas la refuser, car il pensait que ce serait là un bon moyen de s'attirer les bonnes grâces du roi et de s'assurer de futures cargaisons d'esclaves, mais, de l'autre, il considérait le roi et son peuple comme un ramassis de « cannibales féroces et brutaux ». Il décida finalement d'honorer l'invitation, mais accompagné d'une garde de dix marins « solidement armés de mousquets et de pistolets, car [il] savai[t] que cette peuplade sauvage en avait fort peur[19] ».

Après avoir remonté la rivière sur quelques centaines de kilomètres, escorté par des pirogues, Snelgrave trouva à son arrivée le roi « assis sur un tabouret à l'ombre de quelques arbres », accompagné d'une cinquantaine de courtisans et, surtout, d'une grande troupe de guerriers. Cette dernière était armée d'arcs et de flèches, d'épées et de lances acérées. Les marins armés prirent une position défensive « face à la troupe de guerriers, une vingtaine de pas à l'arrière », tandis que Snelgrave présentait ses offrandes à un roi ravi.

Assez rapidement, Snelgrave remarqua « un petit enfant nègre attaché par la jambe à un piquet fiché dans le sol ». Deux prêtres africains se tenaient à ses côtés. L'enfant était « un joli garçon d'environ dix-huit mois », mais il semblait en détresse, et son corps était recouvert de mouches

et de vermines. Perturbé, le capitaine négrier demanda au roi : « Pour quelle raison cet enfant est-il ainsi attaché ? », ce à quoi le roi répondit que c'était « parce qu'il allait être sacrifié cette nuit même au dieu Egbo, pour leur grande prospérité ». Bouleversé par cette réponse, Snelgrave donna immédiatement l'ordre à l'un de ses marins « d'arracher l'enfant à ses liens et de le protéger ». Alors que le marin s'empressait d'obéir aux ordres de son capitaine, l'un des gardes du roi courut vers lui en brandissant sa lance. Snelgrave se leva, sortit son pistolet et, d'un geste menaçant, arrêta le garde dans sa course, plongeant du même coup le roi dans l'effroi et la réunion dans le plus effroyable des tumultes.

Quand l'ordre fut revenu, Snelgrave se plaignit au roi du geste menaçant du garde. Le roi rétorqua qu'il ne s'était lui-même « pas bien conduit » en ordonnant au marin de se saisir de l'enfant, puisqu'« il était sa propriété ». Le capitaine tenta de se disculper en expliquant que sa religion « interdisait expressément les choses aussi horribles que la mise à mort d'un enfant innocent ». Et il y ajouta la « règle d'or » : « La loi suprême de la nature humaine est de ne point faire à autrui ce que vous ne voudriez pas que l'on vous fasse. » Le conflit ne fut finalement pas résolu grâce à la théologie, mais grâce à un échange financier : en effet, le capitaine proposa au roi de lui acheter l'enfant. Il en offrit « une poignée de perles bleu ciel, d'une valeur d'une demi-couronne », que le roi accepta. Snelgrave fut très surpris que le prix n'eût pas été négocié à la hausse car, à sa connaissance, les marchands comme le roi « étaient toujours prêts, sous n'importe quel prétexte, à faire une affaire et à nous rouler dans la farine ».

Le reste de la réunion fut consacré à la consommation des mets et des liqueurs européennes que Snelgrave avait offertes au roi. S'il y avait aussi du vin de palme africain, Snelgrave refusa résolument d'y toucher, car le bruit courait chez les capitaines négriers qu'il pouvait être « savamment empoisonné ». Les marins, eux, n'avaient pas les mêmes inquiétudes et en burent sans modération. Au moment du départ de ses hôtes, le roi se déclara

« très heureux » de leur visite, ce qui faisait entrevoir la perspective de nouveaux achats d'esclaves. Alors que les Européens pagayaient pour retourner vers leur navire, Snelgrave se tourna vers l'un des membres de son équipage et lui demanda de « choisir quelque mère [parmi les esclaves déjà embarquées] pour prendre soin du pauvre enfant ». Le marin lui répondit qu'il « en avait déjà une en tête », et que « ses seins regorgeaient de lait ».

À peine avaient-ils mis un pied sur le navire que, justement, la femme dont ils venaient de parler se précipita vers eux « avec une grande excitation et arracha l'enfant des bras de l'homme blanc qui jusque-là le tenait ». C'était son propre enfant. Snelgrave l'avait déjà achetée, sans réaliser le lien de parenté. Il nota : « Je crois n'avoir jamais rien vu d'aussi émouvant que cette scène, cette mère et son jeune fils. »

L'interprète du navire expliqua à la femme ce qui s'était passé, à savoir, comme l'écrit Snelgrave, qu'il « avai[t] sauvé son enfant du sacrifice ». L'histoire fit bientôt le tour du navire et les trois cents captifs à son bord lui « exprimèrent leur reconnaissance en tapant des mains et en chantant [s]es louanges ». Et leur gratitude ne s'arrêta pas là, comme le fit observer Snelgrave : « Cette affaire nous rendit un fier service, car elle leur donna une vision positive de l'homme blanc, si bien que, de toute la traversée, nous n'avons souffert d'aucune mutinerie. » Et la bienveillance du capitaine eut des effets jusqu'après l'arrivée du navire à Antigue. À peine avait-il raconté l'histoire de cette mère et de son fils à Mr. Studely, un propriétaire d'esclaves, que ce dernier « s'empressa de les acheter tous deux, et fut pour eux un tendre maître ».

Ainsi, William Snelgrave pouvait penser aux Africains comme à des « cannibales féroces et brutaux », et à lui-même comme à un rédempteur moral et civilisé, un bon chrétien dont les qualités étaient telles que même les sauvages ne pouvaient que les reconnaître et les applaudir. Il pouvait s'imaginer porter secours aux familles, alors même qu'il les détruisait. Il

pouvait envisager une issue heureuse pour deux esclaves et, au même moment, en promettre des centaines à un labeur sans fin et à une mort prématurée dans les plantations. Et, une fois qu'il s'était justifié, il pouvait même invoquer la règle d'or, cette règle d'or qui deviendrait bientôt l'un des principes essentiels du mouvement anti-esclavagiste.

Le capitaine William Watkins

Alors que l'*Africa*, un *guineaman* de Bristol commandé par William Watkins, mouillait sur le fleuve du Vieux-Calabar, à la fin des années 1760, dans la cale du vaisseau, ses prisonniers s'échinaient le plus silencieusement possible à couper leurs chaînes. Après s'être libérés de leurs entraves, ils décollèrent la grille et gagnèrent le pont principal. Ils cherchaient à gagner la sainte-barbe[20] située à l'arrière du navire, afin de mettre la main sur les armes qui leur permettraient de recouvrer leur liberté perdue. Comme l'expliqua un marin de l'*Africa*, Henry Ellison, il n'était pas inhabituel que les esclaves se soulèvent, que ce soit par « amour de la liberté », par « esprit de vengeance » ou en raison des « mauvais traitements » qu'ils avaient subis[21].

Les membres de l'équipage de l'*Africa* furent pris par surprise : ils n'étaient absolument pas conscients qu'une révolte se préparait sous leur nez, ou plutôt sous leurs pieds. Mais, au moment exact où les mutins « ouvraient de force la porte du *barricado*[22] », Ellison et sept autres marins, tous « armés de pistolets et de sabres d'abordage », débarquaient justement d'un négrier voisin, le *Nightingale*. Voyant ce qui se passait, ils se dépêchèrent de bloquer la porte et tirèrent au-dessus de leurs têtes dans l'espoir d'effrayer les prisonniers. Leur tir n'eut aucun effet, si bien qu'ils visèrent plus bas et tirèrent dans le tas : le coup de feu tua un insurgé. Les esclaves tentèrent une nouvelle fois de forcer la porte, mais les marins tinrent bon, et les forcèrent même à reculer. Sous la pression des marins en armes, certains rebelles se jetèrent par-dessus bord, d'autres coururent se

réfugier dans la cale tandis que quelques-uns restèrent sur le pont pour se battre. Les marins firent de nouveau feu et deux esclaves moururent.

Une fois que l'équipage eut repris le contrôle de la situation, le capitaine Watkins décida de faire à nouveau régner l'ordre. Il choisit huit des mutins « pour faire un exemple ». Ils furent attachés, et tous les marins – tout l'équipage de l'*Africa*, plus huit membres du *Nightingale* – reçurent l'ordre de les fouetter chacun son tour. Ils « les flagellèrent jusqu'à ce que la lassitude leur interdît de donner un seul coup de fouet de plus ». Le capitaine Watkins se tourna alors vers un instrument appelé le « tourmenteur », un mélange de pinces de cuisine et d'instrument chirurgical pour poser les pansements, qu'il chauffa à blanc avant de s'en servir pour brûler ses huit victimes. « L'opération terminée, explique Ellison, ils furent simplement ramenés dans la cale. » Apparemment, les huit esclaves survécurent à ce traitement.

Mais la torture n'était pas tout à fait terminée. Le capitaine Watkins pensait que l'un des membres de son équipage était impliqué dans la révolte et « avait encouragé les esclaves à se soulever ». Il accusa le coq du navire, un Noir sans nom, d'avoir soutenu la révolte, et plus précisément « de leur avoir donné les instruments du tonnelier afin qu'ils puissent s'arracher à leurs fers ». Ellison doutait du bien-fondé de cette accusation. Selon lui, « ce n'était qu'une supposition, sans aucune preuve ».

Ce n'était pas là un problème pour le capitaine qui imposa au cuisinier le port d'un collier de fer – un traitement généralement réservé aux esclaves les plus rebelles. Puis, il le fit « enchaîner à la tête du grand mât », pour qu'il y reste jour et nuit, indéfiniment. Il n'avait le droit qu'à « une pinte d'eau et une banane plantain par jour », et n'avait pour vêtements que sa paire de pantalons, ce qui était bien peu « pour le protéger de l'inclémence de la nuit ». Le marin resta enchaîné en haut du mât trois longues semaines à mourir de faim.

Quand l'*Africa* eut récupéré l'intégralité de sa cargaison de trois cent dix esclaves, et que l'équipage fut prêt à quitter la baie du Biafra, le capitaine Watkins estima que le cuisinier n'avait pas encore été assez puni, si bien qu'il se mit d'accord avec le capitaine Joseph Carter pour l'envoyer à bord du *Nightingale* afin qu'il y subisse exactement le même sort, à savoir être enchaîné en haut du grand mât en suivant le même régime alimentaire. Dix jours plus tard, le marin noir délirait. « L'oppression et la faim, dit Ellison, l'avaient réduit à l'état de squelette. » Trois jours, il s'acharna à se libérer de ses chaînes, au point qu'elles avaient « arraché la peau en de nombreux endroits de son corps », et que le collier avait même « trouvé son chemin jusqu'à l'os ». Le « pauvre homme », dit Ellison, offrait « un spectacle horrible ». Après cinq semaines sur les deux vaisseaux, et « ayant vécu à leur bord un malheur inconcevable, la mort, enfin, le libéra ». Ellison fit partie des marins chargés de balancer son cadavre depuis la tête de mât jusque dans l'océan : le peu qu'il restait du marin fut « immédiatement dévoré par les requins ».

Le capitaine James Fraser

Quand, en juillet 1787, Thomas Clarkson visita le port de Bristol, spécialisé dans le commerce des esclaves, afin de rassembler des preuves pour le mouvement abolitionniste, il recueillit l'opinion d'un homme nommé Richard Burges, un avocat fermement opposé au commerce des êtres humains. Leur conversation aborda la question des capitaines de navire négrier, et Burges se mit à tempêter contre eux, disant qu'« ils méritaient tous d'être pendus depuis bien longtemps » – à l'exception toutefois d'un seul d'entre eux : le capitaine James Fraser de Bristol. Ce dernier avait consacré vingt ans au commerce des esclaves, et avait fait cinq fois le voyage jusqu'à Bonny, quatre fois jusqu'en Angola, une fois jusqu'à Calabar, une fois jusqu'à la Côte-au-vent[23] et une fois jusqu'à la Côte-de-l'Or. Burges était loin d'être le seul abolitionniste à vouer une profonde admiration à Fraser. Alexander Falconbridge, un médecin à qui l'on doit l'une des dénonciations les plus violentes du commerce des esclaves, qui avait navigué avec Fraser et le connaissait bien, a écrit à son propos : « Je crois qu'il était tout simplement l'un des meilleurs hommes de la traite. » Clarkson finit à son tour par rejoindre le chœur des louanges[24].

Le capitaine Fraser commandait son navire en usant d'un minimum de coercition. C'est du moins ce qu'il prétendit quand il témoigna devant une commission parlementaire en 1790 : « Les esclaves d'Angola étant très paisibles, il est rarement nécessaire de les mettre aux fers ; et ils sont autorisés à circuler sur les différents ponts du navire, selon qu'ils trouvent le temps chaud ou froid. » Ils étaient par conséquent « joyeux » à bord du navire. Le capitaine ajouta qu'il ne traitait pas de la même manière les

esclaves de Bonny et de Calabar, car ils étaient plus « vicieux » et avaient une plus forte tendance à la rébellion. Mais à leur égard, il faisait preuve d'une grande modération, du moins au regard des critères de l'époque. « Dès que le navire était devenu invisible depuis la terre, je leur ôtais leurs menottes et, peu de temps après, les fers qu'ils avaient aux pieds. Mes esclaves n'ont jamais été dans les fers pendant leur Passage du Milieu, même pas quand je partais de la Côte-au-vent ou de la Côte-de-l'Or, à part quelques délinquants qui nous rendaient la vie difficile à bord du navire et qui s'efforçaient de convaincre les autres esclaves de détruire les Blancs. » Il fournissait toujours à ses esclaves des logements propres, de l'exercice, et de « fréquentes distractions spécifiques à leur pays ». Il leur offrait une nourriture abondante, et similaire à celle dont ils avaient l'habitude dans leur pays d'origine. Pour ceux qui refusaient de manger, expliquait Fraser, « j'usais toujours de la persuasion – la force n'est jamais efficace ». Les esclaves qui tombaient malades avaient le droit à une couchette d'infirmerie, et « les chirurgiens avaient pour ordre de leur fournir tous les soins qu'il était possible de leur donner sur le navire, comme s'ils avaient été des hommes libres ».

L'affirmation la plus surprenante qu'il fit à cette commission parlementaire fut sans doute celle-ci : « Nous nommions généralement le membre de l'équipage le plus humain et le mieux disposé à l'égard des esclaves pour s'occuper d'eux. » Il ne tolérait aucun abus. « J'ai puni de mes propres mains des marins qui avaient maltraité des Nègres. » De ces pratiques, il s'ensuit logiquement que le taux de mortalité des esclaves et des marins à bord de son navire était exceptionnellement bas (à l'exception, toutefois, d'un voyage où il y eut une épidémie). Le capitaine affirmait également avoir toujours traité les marins sous ses ordres « avec autant d'humanité que de tendresse », et la preuve en était qu'ils s'étaient quasiment tous enrôlés de nouveau pour les voyages suivants, certain même

trois ou quatre fois, d'après ses souvenirs. Et, en effet, Falconbridge navigua trois fois à ses côtés[25].

Falconbridge contredit le témoignage de Fraser sur quelques points importants : il pensait qu'il y avait bien plus de kidnappés parmi les esclaves que Fraser ne voulait bien l'admettre, et que Fraser les achetait lui-même sans poser de questions. Les conditions matérielles sur le navire étaient pires que ce que le capitaine suggérait, et les esclaves n'étaient ni joyeux ni paisibles, comme le prouvent les nombreux suicides. Il ajouta, toutefois, que le capitaine Fraser « recommandait toujours aux planteurs de ne jamais séparer les parents et les amis ». Et Fraser ne mentait pas à propos de son attitude vis-à-vis des membres de son équipage : il les traitait « excessivement bien ; il les autorisait toujours à boire un petit verre le matin, et un grog le soir ; quand l'un d'entre eux était malade, il lui faisait servir des victuailles de sa propre table, et s'enquérait chaque jour de sa santé ».

Le capitaine et marchand Robert Norris

Robert Norris était un homme aux multiples talents. Capitaine de négrier expérimenté dont les expéditions furent couronnées de succès, il gagna assez d'argent pour se retirer et s'établir à Liverpool comme marchand d'esclaves, avec tout autant de succès. Il fut également écrivain, un peu historien, et mit sa plume de polémiste au service de l'esclavage. En 1788, il écrivit et publia anonymement *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*. L'année suivante, il rédigea l'histoire d'une région de l'Afrique de l'Ouest fondée sur ses souvenirs personnels : *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney*. Dans ce dernier ouvrage, il déplore le peu de littérature historique disponible sur l'Afrique, et en propose une explication : « La stupidité des indigènes est une barrière que ne peuvent surmonter les enquêteurs à la recherche d'informations. » Norris représenta les intérêts de Liverpool lors des audiences parlementaires tenues entre 1788 et 1791. Il fut l'un des défenseurs les plus célèbres de la cause esclavagiste[26].

Il fut le premier à témoigner devant une commission rassemblant l'intégralité des membres de la Chambre des communes, en juin 1788. Norris décrivit donc en détail le Passage du Milieu. Il expliqua que les esclaves disposaient de quartiers somme toute très agréables sur le pont inférieur, et que les marins les nettoyaient régulièrement, et de fond en comble. Les trous d'aération associés au vent dans les voiles permettaient « une libre circulation de l'air frais ». Les captifs avaient largement assez d'espace, et ils dormaient sur des « planches propres » qui étaient bien plus

hygiéniques que « des lits ou des hamacs ». Ils mangeaient de la nourriture de bonne qualité, et en grande quantité. Les hommes et les jeunes garçons passaient le plus clair de leur temps à jouer d'instruments de musique, à danser et à chanter, tandis que les femmes et les jeunes filles « s'amusaient à fabriquer et à se parer d'ornements fantaisistes faits de perles, qu'on leur fournissait en grande quantité ». On donnait aux esclaves « le luxe de la pipe et du tabac » et, de temps à autre, un petit verre de fine, plus particulièrement quand il faisait froid. Bien traiter les esclaves, expliquait Norris, était dans l'intérêt même du capitaine car, en plus de son salaire, il touchait une commission de 6 % pour chaque esclave livré vivant et en bonne santé de l'autre côté de l'Atlantique. Norris expliqua aux membres du Parlement que l'« intérêt » et l'« humanité » se mariaient parfaitement dans le commerce des esclaves.

Toutefois, un document de la main de Norris a survécu, qui, lui, n'était pas destiné à être publié. Il nous raconte une histoire différente et bien moins idyllique. En tant que capitaine, Norris tint un journal lors de son voyage à bord de l'*Unity*, de Liverpool jusqu'à Whydah, à la Jamaïque, ainsi que lors du voyage de retour, entre 1769 et 1771. Une semaine après avoir jeté l'ancre à Whydah, et alors qu'il reprenait la mer pour retraverser l'Atlantique, Norris nota dans son journal que « les esclaves avaient fomenté une insurrection, vite réprimée grâce à la mort de deux femmes ». Deux semaines plus tard, les esclaves se soulevèrent de nouveau, toujours menés par les femmes, si bien qu'elles eurent droit à une punition spéciale : Norris donna aux « femmes concernées vingt-quatre coups de fouet chacune ». Trois jours plus tard, les esclaves se rebellèrent une fois encore, après que certains d'entre eux eurent réussi à « se libérer de leurs menottes », mais l'équipage réussit vite à les remettre aux fers. Le matin suivant, ils firent un quatrième essai : « Les esclaves ont tenté de forcer la grille pendant la nuit, avec le dessein d'assassiner ou de noyer les Blancs. » Il ajouta qu'« ils avaient confessé leurs intentions, et que les femmes

comme les hommes étaient déterminés, s'ils étaient déçus dans leur espoir de se débarrasser des Blancs, à sauter par-dessus bord. Enfin, s'ils en étaient empêchés par leurs fers, ils avaient résolu en dernier recours de brûler le navire ». Leur détermination était si forte qu'en cas d'échec, ils avaient planifié un suicide collectif, que ce soit par la noyade ou par le feu. « Leur obstination, écrit Norris, m'a contraint à tuer leur meneur. » Mais même cette décision se révéla insuffisante. Un homme que Norris appelait « numéro 3 » et une femme qu'il appelait « numéro 4 », tous deux sur le navire depuis fort longtemps, continuèrent à résister jusqu'à ce qu'ils deviennent fous et meurent. « Ils avaient régulièrement essayé de se noyer, puisque leur insurrection n'avait pas porté les fruits espérés. »

Le marchand Humphry Morice

Sur le navire de Humphry Morice, le *Katherine*, les esclaves avaient bien des façons de mourir, fit remarquer le capitaine John Dagge en 1727-1728. Un homme et une femme sautèrent par-dessus bord et se noyèrent, l'un sur la côte africaine, l'autre pendant le Passage du Milieu. Une femme périt « de paralysie et de la perte de l'usage de ses membres ». Un homme rendit l'âme en raison de sa « morosité et de sa mélancolie », un autre « de sa morosité (et de sa folie) ». Dans ce contexte, « morosité » (« *Sullen* ») signifiait généralement que le chat-à-neuf-queues n'avait aucun effet sur la personne à qui l'on attribuait cette qualité. D'autres moururent soudainement de fièvre, « les membres gonflés et douloureux », de léthargie, de pertes et d'écoulements, d'hydropisie et de tuberculose. L'un devint décharné (« *Meager* », « maigre ») et mourut. Dix-neuf autres perdirent la vie, le plus souvent à cause de la dysenterie. Un garçon réussit à « s'enfuir quand les Fons[27] montèrent à bord ». Peut-être était-il d'ailleurs lui-même un Fon[28].

Toutes ces personnes sans nom, ainsi que les 678 individus – ce qui est un chiffre proprement extraordinaire – qui furent livrés vivants par le capitaine Dagge à Antigue, appartenaient sans exception à Humphry Morice, rejeton d'une grande famille marchande de Londres, membre du Parlement, ami et proche partenaire du Premier ministre Robert Walpole, et gouverneur de la Banque d'Angleterre. Il était donc impliqué aux plus hauts niveaux du commerce mondial, de la circulation du capital financier, et, évidemment, de l'économie de l'Empire britannique. Il était également propriétaire d'une somptueuse demeure familiale dans les Cornouailles et

d'une maison magnifique à Londres. Ses serviteurs exauçaient le moindre de ses souhaits. Grâce à son mariage, il avait pu établir des liens stratégiques avec d'autres puissantes familles marchandes. En un mot, il appartenait à la classe dirigeante.

De plus, Morice fut l'un des libre-échangistes qui, au tout début du XVIIIe siècle, menèrent la bataille contre le monopole agréé par l'État de la Royal African Company. C'était lui, l'employeur du capitaine de navire négrier William Snelgrave, et lui encore qui convainquit le Parlement de dépêcher le HMS *Swallow*, ce navire qui allait battre le pirate Batholomew Roberts le long des côtes africaines, en février 1722. Morice faisait des affaires en Europe (surtout en Hollande), en Russie, dans les Antilles et en Amérique du Nord, mais le cœur de son empire commercial battait en Afrique. Ce fut le plus grand marchand d'esclaves de Londres du début du XVIIIe siècle.

Le *Katherine* appartenait à une petite flotte de navires négriers dont la particularité était que tous les navires qui la composaient avaient été baptisés d'après le nom de la femme ou de l'une des filles de Morice. (On peut se demander ce qu'ont ressenti sa femme Katherine et sa fille Sarah quand elles apprirent – si elles l'apprirent jamais – que les esclaves embarqués sur les deux navires baptisés en leur honneur avaient la lettre *K* ou *S* marquée au fer rouge sur les fesses.) La flotte de Morice représentait presque 10 % des capacités de commerce d'esclaves de Londres, à une époque où cette ville comptait davantage de *guineamen* que Liverpool et presque autant que Bristol. Ses navires firent soixante-deux voyages, transportant entre 6 000 et 12 000 livres de cargaison en Afrique, et presque 20 000 esclaves dans les plantations du Nouveau Monde. Ce nombre ne prend pas en compte les nombreux esclaves que ses capitaines vendirent contre de l'or à des navires portugais sur la côte africaine. En effet, comme aimait à le rappeler Morice, l'or ne pouvait pas mourir pendant le Passage du Milieu.

Morice fut un marchand et un armateur très appliqué. Il mettait un point d'honneur à connaître tous les détails du marché, et transmettait des instructions extrêmement précises à son équipe de capitaines. Il leur expliquait comment les pratiques commerciales variaient d'un port africain à un autre, et savait que rester trop longtemps sur la côte à réunir une cargaison augmentait le taux de mortalité, si bien qu'il mit en place des pratiques coopératives entre ses divers navires afin d'évacuer les esclaves le plus rapidement possible. Ses capitaines avaient pour instruction d'acheter des esclaves de vingt à vingt-cinq ans, dans la proportion de deux hommes pour une femme. « Forts et en bonne santé, et non aveugles, paralytiques ou abîmés ». Il suivait sans aucun doute l'avis de ses agents jamaïquains sur « les défauts à éviter soigneusement » :

> – Une taille naine ou géante, qui sont également désagréables ;
> – les visages laids ;
> – les poitrines étroites et longues, que les Espagnols haïssent mortellement ;
> – les peaux jaunâtres ;
> – les boutons blancs sur la peau, le plus souvent signe d'un mal incurable ;
> – les pellicules sur les yeux ;
> – l'absence d'un doigt, d'un orteil ou d'une dent ;
> – les nombrils qui ressortent ;
> – les hernies, auxquelles les esclaves de Gambie sont souvent sujets ;
> – les jambes arquées ;
> – les mentons pointus ;
> – les fous ;
> – les idiots ;
> – les léthargiques[29].

Il expliquait également à ses capitaines comment nourrir les esclaves et comment il convenait de préparer leur nourriture. Il exigeait que les marins comme les esclaves soient bien traités. Avant que cela ne devienne une pratique courante, il y avait sur chacun de ses navires un chirurgien et des réserves de citrons (pour lutter contre le scorbut), et il demandait à ses capitaines de s'assurer que « leurs Nègres soient propres et bien rasés, et qu'ils présentent bien afin de faire une bonne impression aux planteurs et aux acheteurs ».

Il est impossible de savoir exactement la part que représente le commerce des esclaves dans l'immense fortune qu'avait accumulée Morice et qui se traduisait en biens immobiliers, en terres, en navires, en titres ou en liquidités, mais une chose est sûre, c'est qu'il considérait que les bénéfices qu'il en tirait ne suffisaient pas à maintenir son train de vie. En effet, il frauda la Banque d'Angleterre (pour un montant d'à peu près 29 000 livres, soit l'équivalent de presque 7,5 millions de dollars en 2007) en forgeant de fausses lettres de change étrangères et en piochant dans un fonds dont il était l'administrateur. Quand, le 16 novembre 1731, Morice mourut dans la disgrâce, il était dans une situation fort différente de tous ceux qui périrent à bord du *Katherine* ou de n'importe quel autre de ses navires, mais, à sa manière, la mort de ce marchand d'esclaves légendaire fut également horrible. Un bruit courait : « Paraît qu'il aurait pris le poison. »

Le marchand Henry Laurens

Au mois d'avril 1769, Henry Laurens, l'un des plus riches marchands d'Amérique, écrivit une lettre au capitaine Hinson Todd, qui était en route pour récupérer une cargaison à la Jamaïque et la livrer à Charleston, en Caroline du Sud. Laurens était un marchand d'esclaves aguerri, et il s'inquiétait du manque d'expérience de Todd. Par conséquent, il le mettait en garde : quand le marchand jamaïquain « chargera les Nègres sur votre sloop, faites très attention à une insurrection. Il ne faut jamais que votre vie soit entre leurs mains, car ils vous la prendraient en un instant, ce qui signifierait également la destruction de tous vos hommes. Toutefois, vous pouvez traiter ces Nègres avec une grande humanité ». C'était là une affirmation aussi étrange que révélatrice. Laurens demandait au capitaine de traiter avec « une grande humanité » des individus qui, à la moindre occasion, le tueraient lui et son équipage. Telles étaient les contradictions auxquelles devaient faire face Laurens comme de nombreux autres. Il connaissait les brutales réalités de la traite et la résistance qu'elle ne manquait jamais d'engendrer, et il essayait tout de même de donner un visage humain à la situation. Peut-être avait-il peur d'avoir effrayé le capitaine, au point qu'il puisse réagir de manière inconsidérée et endommager sa propriété à la fois si dangereuse et si précieuse[30].

À cette époque, la fortune de Laurens était déjà faite grâce à l'explosion du commerce atlantique, et plus particulièrement du commerce des esclaves. En 1749, à l'âge de seulement vingt-cinq ans, il avait créé une entreprise, Austin & Laurens, à laquelle, dix ans plus tard, se joignit un nouvel associé, Georges Appleby. Plus de la moitié des esclaves importés

dans les colonies américaines puis aux États-Unis était débarquée à Charleston, qui servait de centre de distribution pour toute une partie du Sud. Son entreprise joua un rôle majeur dans ce commerce, et Laurens lui-même devint peu à peu un fin connaisseur des différentes ethnies africaines qui débarquaient sur le sol américain. Il avouait une nette préférence pour les Gambiens et les esclaves de la Côte-de-l'Or, qui étaient tout à fait adaptés au travail des plantations, et développa un certain dégoût pour les Igbos et les Angolais[31].

À l'instar de Humphry Morice une génération auparavant, Laurens organisa l'importation d'une soixantaine de cargaisons d'esclaves, mais, contrairement au premier, qui était généralement le seul investisseur lors de ses voyages, Laurens partageait le risque avec d'autres associés. Il écrit : « Le commerce en Afrique est sujet à plus d'accidents que tous les autres, si bien qu'il est extrêmement important pour ceux qui souhaitent s'aventurer dans cette branche de s'armer contre toutes les déceptions qu'un tel commerce ne manquera pas d'occasionner. » Si, comme il l'avait rappelé au capitaine Todd, la traite était fort risquée, elle était également rentable, « lucrative », et c'était même, comme il l'écrit lui-même, « le plus profitable » de tous les commerces. En 1760, Laurens était devenu l'un des plus riches marchands non seulement de la Caroline du Sud, mais également de l'ensemble des colonies d'Amérique.

Vers 1763, Laurens prit la décision mûrement réfléchie de se retirer en partie du commerce des esclaves, même s'il continua de réceptionner un grand nombre de cargaisons d'esclaves, comme le sous-entend sa lettre au capitaine Todd. Il avait en effet perdu à la fois un associé et un riche commanditaire, ce qui limitait sans doute sa capacité à répartir les risques. Ou peut-être ne souhaitait-il tout simplement plus « s'aventurer » dans cette branche. Quoi qu'il en soit, il consacra désormais ses forces – et les bénéfices qu'il avait faits comme marchand d'esclaves – à sa carrière de planteur, de spéculateur foncier et d'homme politique. Il avait accumulé de

grandes quantités de terre et, au fil du temps, il devint propriétaire de six plantations. Deux d'entre elles, Broughton Island et New Hope, étaient en Géorgie, et les quatre autres – Wambaw, Wrights Savannah, Mount Tacitus et Mepkin – en Caroline du Sud. La dernière d'entre elles, sa résidence principale, faisait 3 143 acres[32] et des centaines d'esclaves y cultivaient du riz et d'autres marchandises destinées à l'exportation, qui étaient chargés trente milles plus bas sur le fleuve Cooper, avant de partir à Charleston et d'être pompés par l'économie atlantique.

Laurens transforma son pouvoir économique en pouvoir politique. Il gagna à dix-sept reprises des élections qui lui permirent de siéger au Congrès continental et à l'Assemblée de la Caroline du Sud, avant de devenir assez rapidement président de cette dernière. Il participa à la négociation du traité de Paris (1783) qui mit un terme à la guerre d'indépendance des colonies d'Amérique, et fut choisi – mais il refusa – pour représenter la Caroline du Sud lors de la Convention constitutionnelle de 1787. Cet homme, qui avait conseillé au capitaine Todd de ne jamais mettre sa vie dans les mains des esclaves africains, devait sa fortune, sa position et sa vie raffinée à la décision qu'il avait prise de tenir au creux de sa main des centaines, voire des milliers de vies, que ce soit en tant que marchand d'esclaves ou que planteur.

« Les avides voleurs »

Les requins commençaient à suivre les navires négriers dès que ceux-ci arrivaient près de la côte guinéenne. De la Sénégambie jusqu'à la Côte-au-vent, la Côte-de-l'Or et la Côte-des-Esclaves[33], du Congo à l'Angola, les marins les repéraient dès que leur vaisseau avait jeté l'ancre ou se déplaçait lentement, et encore plus quand le temps était au calme plat[34]. Les requins (et de nombreux autres poissons, d'ailleurs) étaient attirés par les déchets humains, les abats et les ordures qui étaient balancés par-dessus bord en permanence. Comme un « avide voleur », le requin « suivait le navire, dans l'attente de ce qui pouvait en tomber. Si par malheur un homme tombait dans la mer à ce moment précis, il était sûr de se faire déchiqueter sans la moindre pitié ». Le jeune Samuel Robinson se rappelle le frisson que lui procura la vision du prédateur : « Le fait même de le voir se déplacer lentement autour du navire, avec sa nageoire noire fendant les eaux, son large museau et ses petits yeux et, dans l'ensemble, son aspect fort repoussant, suffisait à faire frémir n'importe qui, et ce, même si l'on était parfaitement en sécurité. » Les requins devenaient particulièrement dangereux lorsque la marchandise était transportée, depuis des villages et des forts dédiés au commerce à l'intérieur des terres jusqu'aux navires négriers mouillant au large, sur des petits bateaux et des pirogues, quand il y avait de grosses vagues. Ils se regroupaient autour de la plus petite embarcation, surgissant de temps en temps de l'eau pour briser une rame en deux et, comme le souligne un marchand nerveux, espérant en permanence « voir notre pirogue se retourner ». Les requins étaient alors connus comme la « terreur des marins[35] ».

Et les requins inspiraient une terreur encore plus grande quand les membres de l'équipage commençaient à mourir. Le capitaine s'efforçait parfois d'enterrer les marins décédés à terre, comme par exemple à Bonny, où les cadavres étaient inhumés dans un petit coin sablonneux à un quart de mille de la principale ville commerçante. Mais, parfois, quand la rivière était en crue, les courants balayaient le sable, si bien que les cadavres se retrouvaient à l'air libre : non seulement l'odeur de charogne qui s'en dégageait était insupportable, mais les requins affamés y voyaient une invitation. Sur la plus grande partie de la côte, toutefois, les capitaines n'avaient pas le droit d'enterrer leurs morts, et il leur arrivait bien souvent la même chose qu'au cadavre de l'un des anciens compagnons de Silas Told, dans le port de São Tomé, vers 1735 : « Un premier requin se saisit de son arrière-train, et en arracha une partie avant de s'enfuir ; puis un second en fit de même ; enfin, un troisième requin s'attaqua furieusement à ce qui restait du corps et dévora avidement le tout. » Les équipages essayaient de se montrer plus malins que les requins en cousant les cadavres à l'intérieur d'un hamac ou d'une vieille toile de voile dans laquelle ils glissaient un boulet de canon, dans l'espoir que le cadavre soit envoyé intact par le fond. Cette stratégie échouait bien souvent, comme le remarque un chirurgien : « J'ai fréquemment vu des requins s'emparer d'un cadavre à la seconde même où il rentrait dans l'eau ; et ce cadavre était déchiré et dévoré en même temps que le hamac qui l'enveloppait, sans que rien coule une seule seconde, et ce, même si le corps avait été formidablement lesté[36]. »

Si le requin était la terreur des marins, il était également celle des esclaves. Aucun effort n'était fait pour protéger ou enterrer les corps des captifs africains qui mouraient sur les navires négriers. Tous les commentateurs font la même observation qu'Alexander Falconbridge à propos de Bonny, où « un nombre incalculable de requins grouillaient autour des navires négriers et dévoraient prestement les cadavres des Nègres au fur et à mesure qu'ils étaient jetés par-dessus bord[37] ». Le

marchand hollandais Willem Bosman a décrit une ripaille frénétique au cours de laquelle quatre ou cinq requins se partageaient un cadavre sans en laisser aucune trace. Les derniers arrivés attaquaient les autres requins si furieusement que « la mer autour en tremblait ». La destruction des cadavres par les requins était un spectacle public qui participait de la déchéance de la mise en esclavage[38].

Les requins suivaient les navires négriers à travers tout l'Atlantique, jusqu'aux ports américains, comme le souligne une dépêche en provenance de Kingston, à la Jamaïque, et parue dans divers journaux en 1785 : « Les nombreux *guineamen* récemment arrivés dans notre port ont introduit un tel nombre d'énormes requins – qui, à tout instant, surveillent les vaisseaux depuis les côtes – qu'il est devenu extrêmement dangereux de se baigner dans la rivière, même en amont de la ville. Un requin monstrueux a été attrapé dimanche, à côté du *Hibberts*, commandé par le capitaine Boyd. » Plus tard, les abolitionnistes feront beaucoup pour ouvrir les yeux du grand public sur la terreur des requins dans la traite, mais la plupart des informations dont nous disposons proviennent en fait de marchands d'esclaves, avant l'essor du mouvement abolitionniste. De nombreuses informations viennent également des écrits du capitaine de navire négrier Hugh Crow, qui fit dix voyages et affirme entre autres, en se fondant sur ses observations personnelles, que les requins « sont connus pour suivre les vaisseaux à travers l'océan, et qu'ils sont susceptibles de dévorer les cadavres quand ils sont jetés par-dessus bord[39] ».

Les capitaines de navire négrier tiraient parti de la présence des requins pour créer un climat de terreur pendant la traversée. Ils comptaient sur eux pour empêcher les désertions de marins et les évasions d'esclaves pendant les longs arrêts le long des côtes africaines, arrêts nécessaires pour rassembler la « cargaison » humaine. Les officiers de marine aussi se servaient de la terreur qu'inspiraient les requins. À la fin des années 1780, un marin africain originaire de Cape Coast – qui avait été emmené à la

Jamaïque à bord d'un *guineaman* et qui, d'une manière ou d'une autre, était parvenu à échapper à l'esclavage et à trouver un poste sur un navire de guerre – tua un requin qui rendait dangereuse toute baignade aux alentours du bâtiment. Il aurait pu devenir un héros pour ses camarades, mais le commandant voyait les choses autrement. Il se trouvait que ce requin « avait empêché un certain nombre de désertions », si bien que le marin africain eut droit à « une flagellation sans pitié » en récompense de son fait d'armes. Le bruit courait même que les officiers de marine nourrissaient les requins pour être sûrs de les garder près de leur navire[40].

L'utilisation consciente de la terreur par les capitaines de navire négrier afin de maintenir une certaine discipline sociale était si bien connue que, quand Oliver Goldsmith en vint à rédiger une histoire naturelle des requins en 1774, il s'appuya avant tout sur les sources laissées à ce sujet par la traite des esclaves. Les récits de la terreur et de la connaissance zoologique s'entrecroisaient. Le livre de Goldsmith en donne deux illustrations :

> Le maître du *guineaman*, découvrant qu'une épidémie de suicides faisait rage parmi ses esclaves, car ces malheureuses créatures croyaient qu'elles retourneraient après la mort auprès de leur famille, de leurs amis et de leur pays, voulut au moins les convaincre que le déshonneur les attendait au fond de l'océan : il ordonna que l'un des cadavres soit attaché par les talons à une corde, et que cette dernière soit descendue dans la mer ; on eut beau remonter la corde avec une grande diligence, les requins avaient réussi, dans ce court instant, à dévorer tout le cadavre à l'exception de son pied.

Son second exemple est encore plus cruel. Un autre capitaine, qui devait également faire face à une « épidémie de suicides », décida de faire d'une femme « un bon exemple pour les autres ». Il donna l'ordre d'attacher la

femme grâce à une corde passée sous les aisselles et de la faire descendre dans la mer. « Quand la pauvre créature fut à mi-chemin de la descente, on l'entendit pousser un horrible cri perçant. On pensa tout d'abord que c'était là l'expression de sa peur de la noyade, mais bientôt, l'eau devint rouge autour d'elle. On la remonta, et l'on découvrit qu'un requin qui suivait le navire l'avait mordu au niveau de la taille. » Les autres capitaines de navire négrier pratiquaient également ce genre de sport de la terreur, en utilisant des restes humains comme appâts à requins : « Nous les attirions en remorquant à l'arrière du navire un Nègre crevé, qu'ils suivaient jusqu'à l'avoir entièrement dévoré[41]. »

---

1. N.d.T. : Le Congrès continental est le nom donné à l'assemblée législative commune aux treize colonies britanniques en Amérique du Nord qui sont à l'origine des États-Unis. Cette assemblée a tenu deux sessions entre 1774 et 1789.
2. N.d.T. : Enceinte dans laquelle étaient cantonnés les esclaves, et que l'on pourrait traduire – même s'ils sont d'un emploi bien plus rare en français – par « négrerie », « captiverie » ou « ergastule ».
3. John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ships, the* Swallow and Weymouth, Londres, Frank Cass, 1970 (Londres, 1735), p. 41-42 et 72-73.
4. N.d.T. : L'anspect ou la barre d'anspect était un grand levier en bois de chêne employé à la manœuvre des pièces d'artillerie ou les objets de grand poids. Il était aussi l'une des armes de mêlée préférées des marins.
5. *TSTD*, # 16303.
6. N.d.T. : C'est-à-dire la traversée de l'Atlantique par les esclaves africains.
7. Témoignage de Henry Ellison, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 376. Voir *TSTD*, # 17707.
8. N.d.T. : Aujourd'hui, la République du Ghana.
9. Témoignage de Thomas Trotter, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 83, 88 et 92 ; témoignage de Clement Noble, *ibid.*, p. 111 et 114-115. Trotter remarque, à la p. 23 de son étude intitulée *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease ; and the Theories of Dr. Milman refuted from practice* (Londres, 1785, et Philadelphie, 1793), que les Fantis et les « Duncoes » (c'est-à-dire les Chambas) étaient les groupes les plus représentés sur le navire. Les Fantis étaient un peuple côtier, et il y avait donc davantage de chances qu'ils parlent anglais que les Chambas.
10. *Three Years Adventures*, p. 80-81, 108-109 et 111-112.
11. *TSTD*, # 81890.

12. Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience Aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, Wigtown, Écosse, G. C. Book Publishers Ltd, 1996 (Hamilton, Écosse, William Naismith, 1867) ; et *TSTD*, # 88216 (*Lady Nelson* ou *Nelson*), et # 80928 (*Crescent*).
13. N.d.T. : Dans l'ouvrage original, les mesures sont exprimées en pieds (un pied équivalant à peu près à 0, 304 mètre) et en pouces (équivalant à 2, 54 centimètres). Nous avons décidé de convertir ces mesures dans le système métrique. Ainsi, si le lecteur y perd certes un peu en exotisme, il pourra en revanche se faire une meilleure idée des distances.
14. N.d.T. : « *Freshen his way* », en argot marin de l'époque.
15. Capitaine Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, éd. par Manuel Schonhorn, Columbia, University of South Carolina Press, 1972 (Londres, 1724 et 1728), p. 194-287 ; *TSTD*, # 76602 ; Robert Norris, *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Short Account of the African Slave Trade*, Londres, Frank Cass, 1968 (Londres, 1789), p. 67-68. Pour plus d'informations sur les pirates à l'époque de Roberts, voir Marcus Rediker, *Pirates de tous les pays. L'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2008. N.d.T. : Depuis le travail de l'historien anglais Christopher Hill, le capitaine Charles Johnson est souvent considéré comme étant un pseudonyme de Daniel Defoe, et c'est sous le nom de ce dernier que l'ouvrage de Johnson est disponible en français : Daniel Defoe, *Histoire générale des plus fameux pyrates*, 2 t., trad. de Henri Thiès et Guillaume Villeneuve, Paris, Phébus, coll. « Libretto », 1990. Le passage concernant Bartholomew Roberts se situe t. I, p. 242-344.
16. N.d.T. : HMS est un préfixe de navire utilisé dans la Royal Navy qui correspond à l'abréviation de *Her Majesty's Ship* ou *His Majesty's Ship*.
17. Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer : A vew of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa from the Year 1746 to the Year 1757*, éd. par Eveline Martin, Boston, Houghton Mifflin, 1930. Owen fit l'un de ses voyages à bord du *Prince Shurborough*, commandé par le capitaine William Brown, *TSTD,* # 36152.
18. N.d.T. : À l'époque de l'Empire britannique, les marins de la Royal Navy ou de la Merchant Navy se désignaient souvent eux-mêmes sous le terme de « Jack-Tar », « Jacktar » ou même « Tar ».
19. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, Frank Cass, 1971 (Londres, 1734), Introduction ; *TSTD*, # 25657.
20. N.d.T. : La sainte-barbe abritait l'armurerie, mais c'était également la partie du navire où se trouvaient le plus souvent les logements de l'artilleur, de l'écrivain et du chirurgien.
21. Entretien avec Henry Ellison, in *Substance*, p. 224-225 ; *TSTD*, # 17686.
22. Pour plus d'informations sur la nature et la double fonction du *barricado*, voir le chap. II, p. 109-110.
23. N.d.T. : La Côte-au-vent (*Windward Coast*) correspond à l'actuel Liberia. À l'époque de la traite, la côte ouest de l'Afrique était découpée en sept régions principales : la Sénégambie (tout ce qui était au nord du Rio Nunez) ; la Sierra Leone (du Rio Nunez à l'ouest de Cape Mount) ; la Côte-au-vent (de Cape Mount au fleuve Assini inclus) ; la Côte-de-l'Or (de l'Assini jusqu'à la Volta) ; la baie du Bénin (de la Volta jusqu'au Rio Nun) ; la baie du

Biafra (du Rio Nun jusqu'au cap Lopez inclus, dans l'actuel Gabon) ; et, enfin, l'ouest de l'Afrique centrale.

24. Témoignage de James Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 5-58 ; Témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 293-344. La citation de Burges est tirée de Clarkson, *History*, vol. I, p. 318.
25. Lors des premiers voyages de Fraser, peu nombreux étaient les membres de l'équipage à se réengager directement pour le voyage suivant, mais, à la fin des années 1780, près de deux tiers des hommes, un nombre proprement exceptionnel, se réengageait. Voir « A Muster Roll for the Ship Alexander, James Fraser Master from Bristol to Africa and America », 1777-1778 ; « A Muster Roll for the Ship Valiant, James Fraser Master from Africa and Jamaica », 1777-1778 ; « A Muster Roll for the Ship *Tartar*, James Fraser Master from Bristol to Africa and America », 1780-1781 ; « A Muster Roll for the Ship *Emilia*, James Fraser Master from Dominica », 1783-1784 ; « A Muster Roll for the Ship *Emilia*, James Fraser Master from Jamaica », 1784-1785 ; « A Muster Roll for the Ship *Emilia*, James Fraser Master from Jamaica », 1785-1786 ; « A Muster Roll for the Ship *Emilia*, James Fraser Master from Africa », 1786-1787 ; « A Muster Roll for the Ship *Emilia*, James Fraser Master from Africa », 1787-1788 ; Muster Rolls, 1754-1794, vol. 8 et 9, Society of Merchant Venturers Archives, Bristol Record Office ; *TSTD*, # 17888, # 17895, # 17902, # 17920, # 17933, # 17952, # 17967, et # 17990.
26. Anonyme, *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*, Liverpool, 1788 ; Robert Norris, *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee*, *op. cit.*, p. v ; témoignage de Robert Norris, 1788, in *HCSP*, vol. 68, p. 3-19 ; témoignage de Robert Norris, 1790, in *HCSP*, vol. 69, p. 118-120 et 202-203 ; « The Log of the *Unity*, 1769-1771 », Earle Family Papers, D/EARLE/1/4, MMM ; *TSTD*, # 91567.
27. N.d.T. : J'ai choisi de presque toujours traduire le nom des ethnies africaines par celui qui a été validé par la Bibliothèque du Congrès ou la Bibliothèque nationale de France.
28. « List of the Slaves that Dyed on Board the Katharine Galley, John Dagge Commander », 1728, « Trading Accounts and Personal Papers of Humphry Morice », vol. 5 ; Humphry Morice à William Clinch, 13 septembre 1722, M7/7 ; Humphry Morice au capitaine William Boyle, 11 mai 1724, M7/10 ; Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres ; *TSTD,* # 76558. Pour tout ce passage, j'ai une profonde dette envers James A. Rawley, « Humphry Morice : Foremost London Slave Merchant of his Time », in James A. Rawley, *London : Metropolis of the Slave Trade*, Columbia et Londres, University of Missouri Press, 2003, p. 40-56. Voir également « Humphry Morice », in Sydney Lee (dir.), *Dictionary of National Biography*, Londres, Oxford University Press, 1921-1922, vol. 13, p. 941.
29. Basnett, Miller et Mill à Humphry Morice, Kingston, 9 novembre 1722, ff. 29-30, Correspondence of Humphry Morice, Miscellaneous Letters and Papers, Add. Ms. 48590B, BL.
30. Henry Laurens à Hinson Todd, 14 avril 1769, in George C. Rogers, David R. Chesnutt et Peggy J. Clark (dir.), *The Papers of Henry Laurens*, Columbia, University of South Carolina Press, 1978, vol. 6, p. 438, pour la première citation, et vol. 1, p. 259, pour la seconde. Ce passage doit beaucoup à James A. Rawley, « Henry Laurens and the Atlantic Slave Trade », dans son *London : Metropolis of the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 82-97, et à

C. James Taylor (dir), « Laurens, Henry », in *American National Biography Online*, février 2000, http://www.anb.org/articles/01/01-00495.html. Voir également Daniel C. Littlefield, *Rice and Slaves : Ethnicity and the Slave Trade in Colonial South Carolina*, Champaign-Urbana, Ill., University of Illinois Press, 1981 ; James A. McMillan, *The Final Victims : Foreign Slave Trade to North America, 1783-1810*, Columbia, University of South Carolina Press, 2004.

31. Sur 1 382 voyages qui emmenèrent 264 536 esclaves dans les colonies américaines puis aux États-Unis entre 1701 et 1810, 761 d'entre eux débarquèrent 151 647 esclaves dans des ports de Caroline du Nord et du Sud, dont une majorité écrasante dans la ville de Charleston.
32. N.d.T. : Soit à peu près 1 271 hectares.
33. N.d.T. : On appelait autrefois Côte-des-Esclaves les régions des actuels Bénin et Togo, ainsi qu'une portion du Nigeria riverain, les royaumes négriers les plus actifs de l'époque de l'esclavage.
34. À propos des requins sur le fleuve Gambie, voir Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed Under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1197*, édité par Kate Ferguson Marsters, Durham, N. C., et Londres, Duke University Press, 2000 (1799), p. 28 ; pour le fleuve Sierra Leone, voir John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People ; in a Series of Letters to a Friend in England*, Londres, V. White and Son, 1788, p. 50 ; pour le fleuve Bonny, voir Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, p. 51-52 et 67 ; pour le fleuve Congo, voir « A Battle Between a Tiger and an Alligator ; Or, Wonderful instance of Providential Preservation, described in a letter from the Captain of the Davenport Guineaman », in *Connecticut Herald*, 28 juin 1808. Pour une étude des requins africains, voir Henry W. Fowler, « The Marine Fishes of West Africa, Based on the Collection of the American Museum Congo Expedition, 1909-1915 », in *Bulletin of the American Museum of Natural History*, New York, American Museum of Natural History, 1936, vol. 70, n° 1, p. 23-92. Voir également Jean Cadenat et Jacques Blache, *Requins de Méditerranée et d'Atlantique (plus particulièrement de la côte occidentale d'Afrique)*, Paris, Éditions de l'Office de la Recherche scientifique et Technique Outre-Mer, 1981. Pour les origines du mot anglais « *shark* » dans les voyages destinés à la traite du capitaine John Hawkins dans les années 1560, voir *Oxford English Dictionary*, s.v. « Shark », cités dans *Ballads & Broadsides*, 1867, p. 147, BL. Voir également José I. Castro, « On the Origins of the Spanish Word Tiburón and the English Word "Shark" », in *Environmental Biology of Fishes*, n° 65, 2002, p. 249-253.
35. « Natural History of the Shark, from Dr. Goldsmith and other eminent Writers », in *Universal Magazine*, n° 43, 1778, p. 234 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 29-32 ; *Memoirs of Crow*, p. 264 ; William Smith, *A New Voyage to Guinea : Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants*, Londres,

Frank Cass, 1967 (Londres, 1744), p. 239. Voir aussi le témoignage de Fraser, in *HCSP*, vol. 71, p. 24.

36. *An Account of the Life*, p. 40. John Atkins, *A Voyage to Guinea*, *op. cit.*, p. 46. Told ne précise nulle part si l'homme est un esclave ou un marin. Il semblerait toutefois qu'il s'agisse d'un membre de l'équipage, dans la mesure où l'anecdote est tirée d'un passage dans lequel Atkins parlent des travaux dangereux effectués par l'équipage. Voir aussi Alexander Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 67, qui remarque que les Africains enterraient leurs morts « loin de la mer, afin que les requins ne pussent les sentir ».
37. Alexander Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 67 ; William Smith, *A New Voyage to Guinea*, *op. cit.*, p. 239. Voir aussi « Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, & c. », 1714-1723, Add. Ms. 39946, BL ; John Wells, « Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802 », Add. Ms. 3871, Cambridge University Library ; Ship's Log, Vessel Unknown, 1777-1778, Royal African Company, T70/1218, NA.
38. Willem Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea*, Londres, 1705, p. 282. Les Africains de l'Ouest avaient également une excellente connaissance locale des requins, et entretenaient leurs propres relations avec ces derniers. Les habitants du Nouveau-Calabar étaient dits considérer le requin comme un animal sacré, ce qui n'était pas le cas des pourtant tout proches habitants de Bonny ou des Fantis, qui les appelaient les *samya* et adoraient en manger, comme apparemment de nombreux autres peuples côtiers. Ceux qui soutenaient la traite insistaient souvent sur le fait que les requins avaient également une fonction dans les systèmes de discipline sociale des Africains : dans certaines régions, ceux qui étaient reconnus coupables d'un crime étaient jetés dans des eaux infestées de requins. Ceux qui survivaient au « jugement des requins » – certains y parvenaient – étaient innocentés sur tous les chefs d'accusation. Voir capitaine John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800 ; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo ; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, New York, Johnson Reprint Corporation, 1979 (Londres, 1823), p. 67 ; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to wich is added An Account of the Present State of Medicine among them*, Londres, Frank Cass, 1969 (Londres, 1803), p. 256 ; « From a speech given by Mr. Shirley to legislature of Jamaica », in *City Gazette and Daily Advertiser*, 19 décembre 1788 ; témoignage de Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 18 ; *Memoirs of Crow*, p. 36, 44 et 84.
39. *Norwich Packet or, the Country Journal*, 14 avril 1785 ; *Memoirs of Crow*, p. 266. Il existe en gros 350 espèces de requins dans le monde aujourd'hui, dont un quart vit dans les eaux ouest-africaines. Les deux requins qui accompagnaient le plus souvent les navires négriers étaient sans doute le requin-taureau et le requin-tigre. Tous deux sont courants du Sénégal à l'Angola, et tous deux aiment à fréquenter des baies d'eaux douces ou saumâtres, des lagunes, des estuaires et des fleuves. Ils se meuvent aussi bien dans des eaux claires que boueuses ou profondes de moins d'un mètre, aux alentours des embarcadères et des quais dans les ports, au plus près des populations humaines. Tous deux sont dotés d'un appétit aussi vorace qu'aveugle. En 1735, John Atkins décrivit les requins qu'il avait rencontrés sur le fleuve Sierra Leone : « En un mot, leur voracité ne refuse rien ; de la toile, du fil de

corde, des os, des couvertures, etc. » (John Atkins, *A Voyage to Guinea*, *op. cit.*, p. 46). Une fois habitués – il leur fallait parfois plusieurs mois – à considérer le navire comme une source de nourriture, il est possible que les requins-taureaux et les requins-tigres aient opéré des migrations transatlantiques. Mais le navire négrier, ce gros objet flottant, ce « récif mobile », attirait également des espèces venant des eaux profondes, comme des requins bleus, des requins soyeux, des requins-taupes bleus et des grands requins blancs (*oceanic whitefin*), tous plus fins, plus rapides, et, surtout, connus pour être des mangeurs d'hommes. Les prédateurs ont augmenté en nombre dans les eaux côtières américaines au fur et à mesure que les requins-tigres et les requins-taureaux suivaient le sillage rouge des navires négriers. Voir Leonard J. V. Compagno, *Sharks of the World : An Annotated and Illustrated Catalogue of Sharks Known to Date*, Rome, United Nations Development Programme, 1984, 2e partie, p. 478-481 et 503-506.

40. *Connecticut Gazette*, 30 janvier 1789 ; *Memoirs of Crow*, p. 266. Pour ceux qui désirent lire le récit d'une attaque de requins, en 1704, dans les Antilles, racontée par un marin en train de déserter un navire de guerre, voir *A narrative of the wonderful deliverance of Samuel Jennings, Esq.*, sans lieu de publication, 1765.
41. « Natural History of the Sharks », art. cit., p. 222-223 et 231-233 ; Thomas Pennant, *British Zoology*, Chester, Eliza, Adams, 1768-1770, vol. III, p. 82-83.

CHAPITRE II

L'évolution du navire négrier

Le livre de Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture* (1784), commence par une affirmation pour le moins radicale : « Dans la mesure où le navire est sans conteste l'une des machines les plus utiles et les plus nobles qui aient jamais été inventées, toute tentative pour l'améliorer devient un sujet d'importance, et qui mérite l'attention de l'humanité tout entière. » Comme n'importe quel architecte naval, Thomas Gordon voyait parfaitement la combinaison d'utilité et de splendeur à l'œuvre dans un grand navire, et c'est pourquoi il soulignait l'importance de son amélioration technique et de sa spécialisation. Il faisait également remarquer que le progrès de l'architecture navale n'était pas l'œuvre d'une seule nation mais bien de l'ensemble de l'humanité, une humanité que le navire, justement, avait permis de relier tout autour de la planète. Plus important, peut-être, il considérait le navire comme une machine, l'une des plus utiles jamais inventées. Il savait, bien sûr, que les grands voiliers européens – dont le navire négrier n'était qu'une variante – avaient grandement participé à la transformation du monde depuis l'époque de Christophe Colomb. Ils avaient été les vaisseaux historiques qui avaient rendu possible l'émergence du capitalisme, un système social et économique sans précédent qui, dès la fin du XVI^e^ siècle, remodela de larges portions de la planète. Ils furent également le cadre matériel, ou, plus précisément, la scène sur laquelle se joua le grand drame humain de la traite des esclaves[1].

Les origines du navire négrier comme machine capable de transformer le monde remontent à la fin du XV^e^ siècle, quand les Portugais entreprirent leurs voyages historiques le long de la côte ouest de l'Afrique, où ils achetèrent de

l'or, de l'ivoire et des êtres humains. Ces premières « explorations » signent le début du commerce atlantique des esclaves. Elles ne furent possibles que grâce aux plus récentes évolutions du voilier, la caraque à trois mâts, navire précurseur de ces vaisseaux qui allaient bientôt emmener les Européens partout dans le monde, puis transporter des millions d'Européens et d'Africains vers le Nouveau Monde, pour finalement susciter l'admiration de Thomas Gordon[2].

Comme l'explique Carlo Cipolla dans son ouvrage classique, *Guns, Sails, and Empires*, les classes dirigeantes des États d'Europe de l'Ouest furent capables de conquérir le monde entre 1400 et 1700 grâce à deux avancées technologiques majeures dont la combinaison s'avéra décisive. Tout d'abord, les artisans anglais inventèrent les premiers canons en fonte, qui devinrent rapidement monnaie courante dans les armées de toute l'Europe. Ensuite, les voiliers à la poupe ronde d'Europe du Nord éclipsèrent progressivement les navires à rames – les galères – de la Méditerranée. Les grandes puissances européennes qui avaient des ambitions maritimes demandèrent alors à leurs constructeurs de faire des trous dans la coque de leurs solides navires afin d'accueillir ces énormes canons. Les batailles navales changèrent de nature au fur et à mesure que les constructeurs rajoutèrent davantage de voiles et de canons et qu'ils remplacèrent les rameurs et les guerriers par des équipages plus restreints et plus efficaces. Ils substituèrent à l'énergie humaine la puissance des voiles, et créèrent ainsi une machine dotée d'une vitesse, d'une mobilité et d'un pouvoir de destruction inégalés. Par conséquent, quand ces grands trois-mâts carrés et leurs canons qui se rechargeaient par la gueule apparaissaient le long des côtes africaines, asiatiques ou américaines, tous les spectateurs étaient émerveillés – ou, le plus souvent, effrayés. Le seul bruit du canon était terrifiant, et comme l'affirma un bâtisseur d'empire, il était bien souvent suffisant pour pousser les non-Européens à adorer le Christ[3].

Les dirigeants européens se servirent de cette technologie révolutionnaire, de cette nouvelle et formidable machine maritime, pour naviguer, explorer et finalement maîtriser la mer, le tout afin de commercer, de se battre, d'acquérir de nouvelles terres, de piller et de construire des empires. Ce faisant, ils se battirent aussi violemment entre eux qu'avec les peuples extra-européens. C'est

en grande partie grâce à la caraque, au galion, puis, enfin, grâce à ces grands trois-mâts carrés dotés de canons, qu'ils parvinrent à établir un nouvel ordre capitaliste. Ils devinrent rapidement les maîtres de la planète, ce qu'avait parfaitement compris le roi africain Holiday de Bonny quand il expliquait au capitaine de négrier Hugh Crow : « Dieu vous a confié le meilleur livre et il vous a offert de grands navires[4]. »

Le navire fut ainsi l'élément central d'un ensemble de bouleversements économiques profonds et interdépendants qui furent essentiels à l'essor du capitalisme : la conquête de nouvelles terres ; l'expropriation de millions de personnes et leur reconversion dans des secteurs de l'économie en pleine croissance et orientés vers le marché ; l'exploitation minière de l'or et de l'argent ; la culture du tabac et du sucre ; le développement concomitant du commerce de longue distance ; et, enfin, une accumulation planifiée de la richesse et du capital qui allait au-delà de tout ce que le monde avait jusqu'ici connu. Lentement, d'une façon discontinue et inégale, certes, mais avec une puissance indubitable, un marché mondial et un système capitaliste international étaient en train d'émerger. Chaque étape du processus, de l'exploration à la construction d'un nouvel ordre économique, en passant par la colonisation, la production et le commerce, nécessitait d'immenses flottes de navires pouvant transporter à la fois des travailleurs expropriés et de nouvelles marchandises. Le *guineaman* était le pivot de tout le système.

L'importance spécifique du navire négrier doit être reliée à l'autre institution fondatrice de l'esclavage moderne, la plantation, une forme d'organisation économique qui était apparue dans la Méditerranée au Moyen Âge, s'était répandue dans les îles de l'est de l'Atlantique (l'archipel des Açores, de Madère, des Canaries et le Cap-Vert), avant d'émerger sous une nouvelle forme dans le Nouveau Monde au XVII^{e} siècle, plus particulièrement au Brésil, dans les Caraïbes et en Amérique du Nord[5]. Le développement de la production de sucre dans les années 1650 entraîna des besoins monstrueux en main-d'œuvre. Pendant deux siècles, les navires, les uns après les autres, déversèrent leur cargaison humaine – au début, il s'agissait surtout d'Européens pauvres sous contrat, puis, massivement, d'esclaves africains, qui étaient

achetés par les planteurs, rassemblés dans de grandes unités de production et contraints, sous une supervision aussi étroite que violente, à produire en masse les marchandises dont était friand le nouveau marché mondial. Comme l'a écrit C. L. R. James à propos des travailleurs de Saint-Domingue (Haïti) : « [I]ls vivaient et travaillaient par groupes de plusieurs centaines dans les grandes manufactures sucrières qui couvraient la plaine du Nord, et se rapprochaient par là du prolétariat moderne, beaucoup plus que toutes les catégories d'ouvriers de cette époque[6]. » En 1713, les plantations employant des esclaves étaient devenues « le produit le plus distinctif de la puissance maritime, du colonialisme et du capitalisme européens[7] ».

Une machine servait l'autre. Un planteur des Antilles écrivit en 1773 que la plantation devait être « une machine bien construite, composées de roues diverses et tournant dans des directions différentes, mais qui, toutes, contribuent ensemble à la grande fin qui est la nôtre[8] ». Ceux qui faisaient tourner ces roues, c'étaient bien évidemment les Africains, et cette « grande fin » n'était rien d'autre qu'une accumulation du capital sans précédent, à l'échelle mondiale. Rouages essentiels du « complexe de la plantation », les navires négriers contribuèrent à ce que les États d'Europe du Nord, et plus particulièrement la Grande-Bretagne, dépassent leurs limites économiques nationales et, pour reprendre l'expression de Robin Blackburn, « se découvrent un avenir industriel mondial[9] ».

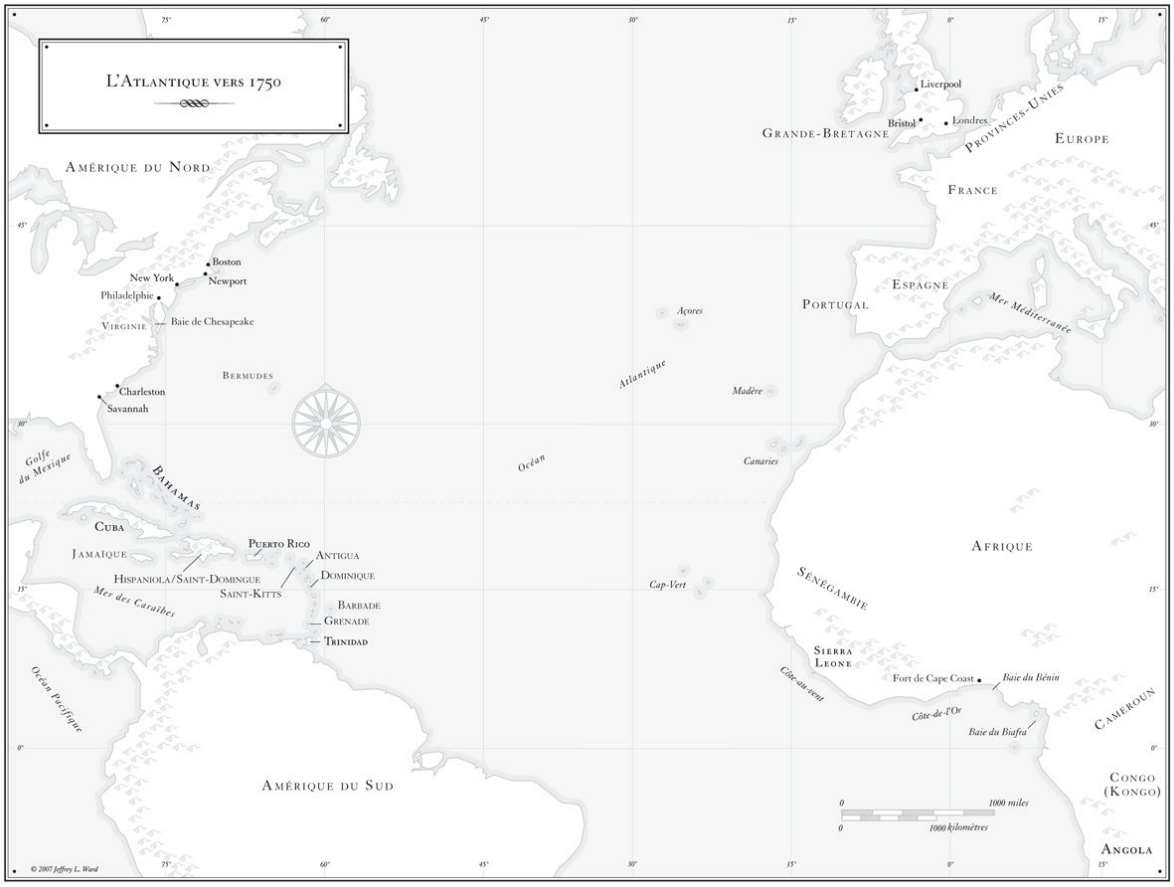
Certes, ces grands navires négriers lourdement armés constituaient une puissante machine de navigation, mais ils étaient également quelque chose de plus, comme le savaient pertinemment Thomas Gordon et ses contemporains. Ils étaient à la fois des *factories* et des prisons, et c'est dans cette combinaison des deux aspects que résident tout leur génie et toute leur horreur. Le mot « *factory* » commence à être utilisé à la fin du XVI^{e} siècle, avec le développement du commerce international. C'est un dérivé du terme *« factor »*, qui était à l'époque un synonyme de « marchand ». Par conséquent, dans ce contexte, une *factory* était « un établissement permettant à un marchand de poursuivre ses affaires dans un pays étranger ». En un mot, les navires négriers étaient la plateforme commerciale (*trading station*) des marchands[10].

Les forteresses et les maisons de commerce établies le long des côtes d'Afrique de l'Ouest, comme le fort de Cape Coast sur la Côte-de-l'Or ou Fort James sur l'île de Bunce, en Sierra Leone, étaient par conséquent des *factories*, mais les navires l'étaient tout autant, dans la mesure où ils mouillaient souvent de manière permanente près du rivage quand ils allaient dans d'autres zones moins développées commercialement, et servaient alors de lieu privilégié des échanges commerciaux. Les ponts des navires étaient le cœur des échanges de cargaisons de textile et d'armes à feu à destination de l'Afrique, d'or et d'ivoire à destination de l'Europe et d'esclaves à destination des Amériques. En 1774, James Field Stanfield fit le voyage de Liverpool au Bénin à bord du négrier l'*Eagle*, qui fut « laissé sur les côtes comme une *factory* flottante[11] ».

Le navire négrier était donc une *factory* au sens originel du terme, mais il était également une *factory* au sens moderne, c'est-à-dire une usine. Les voiliers du XVIII^e^ siècle étaient véritablement des lieux de travail, dans lesquels les marchands capitalistes rassemblaient et enfermaient un grand nombre de travailleurs sans propriétés et de contremaîtres expérimentés (le capitaine et ses matelots) afin d'organiser ou plutôt de synchroniser leur coopération. Les marins se servaient, de concert, d'équipements mécaniques, sous une discipline sévère et une surveillance étroite, en échange d'un salaire qui était gagné au sein d'un marché international du travail. Comme l'a montré Emma Christopher, non seulement les marins travaillaient à l'intérieur du marché mondial, mais ils le produisaient en participant à la création de cette marchandise appelée « esclave » et destinée à être vendue aux sociétés de plantation américaines[12].

Le navire négrier était également une prison mobile, sur l'eau, à une époque où la prison moderne n'existait pas encore sur la terre ferme. Cette vérité fut à l'époque exprimée de nombreuses façons, ne serait-ce que parce que l'incarcération (dans des *barracoons*, des forteresses ou des prisons) était nécessaire à la bonne marche du commerce des esclaves. Le navire lui-même n'était qu'un maillon dans la longue chaîne de la mise en esclavage. Stanfield l'appelait le « donjon flottant », et un défenseur anonyme de la traite l'appelait judicieusement la « prison mobile ». Les marins de Liverpool remarquaient

souvent que, quand ils étaient envoyés en prison pour dettes par quelque tavernier, et que, de là, ils étaient remis en liberté grâce à un capitaine qui épongeait leurs dettes et les « invitait » à servir sur son navire, ils ne faisaient en réalité qu'échanger une prison pour une autre. Et, si le navire négrier ressemblait à une prison pour le marin, imaginez à quoi il ressemblait aux yeux de l'esclave enfermé dans la soute plus de seize heures par jour ! En fin de compte, cette machine si utile et si noble que décrivait Thomas Gordon bénéficiait plus à certaines parties de l'humanité qu'à d'autres [13].



Malachy Postlethwayt : l'arithmétique politique du commerce des esclaves, 1745

Malachy Postlethwayt était un marchand anglais et un lobbyiste de la Royal African Company. Au milieu des années 1740, alors qu'il s'efforçait de convaincre le Parlement de subventionner la traite en payant l'entretien des forteresses et des établissements commerciaux d'Afrique de l'Ouest, il souligna avec force l'importance du commerce des esclaves pour l'Empire britannique. Sa propre position ainsi que ses intérêts économiques l'ont peut-être poussé à exagérer un peu le rôle qu'il donnait à la traite, mais, avec le recul, et si l'on considère l'ensemble du XVIII^e^ siècle, alors que le commerce des esclaves s'était considérablement développé au-delà de tout ce que l'on avait pu imaginer à l'époque, on peut légitimement considérer qu'une telle affirmation reflétait l'opinion de la classe dirigeante à propos de la traite et de la place qu'elle occupait dans l'« arithmétique politique » de l'empire[14].

Le principal argument de Postlethwayt est énoncé dans le titre de son premier pamphlet, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America*[15], publié à Londres en 1745. Son livre commençait par cette assertion : « le commerce que nous faisons avec les Antilles et l'Afrique est sans conteste celui qui apporte le plus de bénéfices à notre nation. » Il avait bien compris que la révolution des plantations avait profondément transformé l'empire, et que tous deux dépendaient de leurs approvisionnements en force de travail. Quant à la plantation et au navire négrier, « l'un ne pouvait subsister sans l'autre ». Il soulignait également

que le commerce des esclaves n'était pas pour rien dans le développement des produits manufacturés en Grande-Bretagne : sur un négrier, « une cargaison correctement assortie à destination de l'Afrique consiste avant tout en sept ou huit produits manufacturés *anglais* qui nous offrent un très bon retour sur investissement ». Il reprenait également à son compte un vieil argument qui allait devenir controversé dans les années 1780 : le commerce des esclaves avait créé « une génération d'excellents marins », et constituait par conséquent une « formidable pouponnière pour la puissance navale ». Le navire négrier, ainsi, produisait à la fois des esclaves et une force de travail navigante.

Postlethwayt présentait une défense de ce qu'il appelait poliment le « commerce avec l'Afrique » parce qu'il savait que certains, dès les années 1740, commençaient à dénoncer avec colère ce qu'ils nommaient, eux, le « commerce des esclaves » : « Beaucoup ont une mauvaise opinion de ce commerce, et pensent qu'il est *barbare*, *inhumain* et *illégal de la part d'un État chrétien de faire le commerce des Noirs.* » Mais, comme tous les marchands d'esclaves, lui avait réussi à se convaincre qu'il était meilleur pour les Africains « de vivre dans un pays chrétien civilisé » que parmi les « sauvages ». Quoi qu'il en soit, les intérêts nationaux militaires et économiques prenaient le pas sur toute considération humanitaire, dans la mesure où la traite représentait « une source inépuisable de richesse et de puissance navale pour la nation ». Et, en promouvant le commerce « avec l'Afrique », le Parlement promouvait du même coup « *le bonheur et la prospérité du royaume dans son ensemble* ». Le système atlantique britannique dépendait des ressources, du travail et de la richesse de l'Afrique et de l'Amérique. En affirmant ceci, Postlethwayt anticipait la célèbre illustration que William Blake exécuterait un demi-siècle plus tard, *L'Europe soutenue par l'Afrique et l'Amérique*[16].

Sa vision d'un « commerce triangulaire » – dans lequel des navires partaient d'Europe ou d'Amérique pour acheminer des cargaisons de biens

manufacturés en Afrique de l'Ouest, qu'ils échangeaient alors contre des esclaves qu'ils emmenaient aux Amériques, qu'ils échangeaient à leur tour contre des produits des plantations comme du sucre, du tabac ou du riz – allait devenir pour les deux siècles et demi à venir le point de vue dominant sur le commerce des esclaves. Des chercheurs ont récemment découvert que la traite n'était pas strictement « triangulaire », car de nombreux négriers ne ramenaient pas de cargaisons des Antilles et des Amériques. Toujours est-il que la notion de commerce triangulaire reste valable dans la mesure où elle permet de visualiser nettement les trois éléments essentiels de la traite : les biens manufacturés et le capital américains et britanniques ; la force de travail ouest-africaine ; et les marchandises ou les matières premières américaines.

À l'époque où Postlethwayt rédigea son pamphlet, plus de quatre millions d'Africains avaient déjà été débarqués par des navires négriers dans des ports de l'Atlantique occidentale. Comme quasiment tous les États maritimes européens, la Grande-Bretagne avait joué un rôle important dans les premières étapes du commerce des esclaves, notamment en affrétant et en subventionnant l'employeur de Postlethwayt, la Royal African Company, qui, en 1672, détenait le monopole commercial de la traite. Le commerce des esclaves était si coûteux et nécessitait une telle concentration de ressources qu'à ses débuts, le capital privé était incapable de le financer seul. Apparus au début du XVIII^{e} siècle, les soi-disant libre-échangistes finirent par triompher des monopoles réglementés, mais seulement après que l'État eut construit les infrastructures nécessaires à la traite. C'est d'ailleurs ce dernier phénomène qui motiva Postlethwayt à adresser une pétition à l'État afin d'obtenir une compensation et un soutien face à la dérégulation[17].

Les marchands anglais et américains tentaient leur chance dans un commerce qui avait un fort coût d'entrée et présentait d'énormes risques. Au tout début, des petits investisseurs, des artisans par exemple,

parvenaient à gagner un peu d'argent en achetant des parts d'une cargaison ou en plaçant une petite cargaison sur un *guineaman*, mais, à partir du XVIII^e^ siècle, le marché était entièrement contrôlé par des marchands qui disposaient d'un énorme capital et qui, le plus souvent, avaient une excellente connaissance de la traite. Comme l'écrit John lord Sheffield en 1790, cela signifiait que la traite ne pouvait être l'affaire que d'« hommes dotés d'un capital, ce qui décourageait les aventuriers d'un jour de s'y engager ». Les bénéfices de ces grands marchands pouvaient être extraordinaires, de l'ordre de cent pour cent de retour sur investissement si tout se passait comme prévu, mais les pertes, elles aussi, pouvaient être abyssales, que ce soit en raison des maladies, des insurrections, des naufrages ou des captures par des corsaires ennemis. Au XVIII^e^ siècle, dans la traite, le taux moyen de bénéfice des investisseurs était de neuf à dix pour cent, ce qui était considérable, mais ce taux n'était pas extraordinaire au regard des habitudes de l'époque. Postlethwayt avait de tels bénéfices en tête, ainsi qu'une vision plus large du système impérial, quand il faisait remarquer que la Grande-Bretagne – et en fait toutes les puissances maritimes d'Europe – créait « une magnifique superstructure de commerce avec l'Amérique et de puissance navale sur une fondation africaine[18] ».

Joseph Manesty : un navire négrier est construit, 1745

Joseph Manesty, un marchand de Liverpool, désirait deux navires « pour le commerce africain », et il avait une idée très précise de la manière dont ils devaient être construits. Le 2 août 1745, il écrivit à John Bannister, de Newport, dans le Rhode Island, afin de passer une commande transatlantique. C'était une époque difficile pour les marchands d'esclaves, car l'Angleterre était à la fois en guerre avec la France et l'Espagne. Quelques mois auparavant, Manesty avait perdu un autre de ses navires négriers, le « bien nommé » *Chance*, qui, à peine mis à flot, était tombé aux mains de corsaires français. Toutefois, les bénéfices que l'on pouvait tirer de la traite restaient suffisamment attractifs, et des hommes comme Manesty firent de Liverpool le plus grand port de commerce des esclaves de l'Atlantique britannique, loin devant Londres ou Bristol[19]. Entre 1745 et 1758, Manesty fit énormément d'affaires en Afrique de l'Ouest, avec les neuf vaisseaux dont il était propriétaire (et les quelques autres dont il détenait des parts) et grâce au capitaine John Newton[20] dont il était l'employeur. Il écrivit à Bannister qu'« il n'existait point de commerce fait avec autant d'énergie que le commerce africain, et ce, pour d'excellentes raisons » – à savoir, les énormes bénéfices ! –, mais il ajoutait que « les navires sont si rares ici que je ne peux en acquérir aucun, or j'aimerais en avoir un pour ce printemps[21] ».

Les premières instructions de Manesty étaient que ses navires-prisons soient construits « avec du bois du meilleur chêne blanc ». Les forêts de la Nouvelle-Angleterre étaient riches en chênes blancs d'excellente qualité, et

qui résistaient honorablement à la pourriture, ce dont Manesty voulait profiter. Il exigeait également que soit accordée une attention particulière à la qualité des mâts. Cinq semaines plus tard, il écrivait : « dans la mesure où les deux navires sont destinés à partir en Guinée, une grande considération doit dans l'ensemble être accordée à la qualité de leurs mâts ». Un mât brisé n'était pas facile à remplacer sur les côtes africaines, et pouvait signifier la ruine du voyage[22].

Manesty décrivait ses vaisseaux avec un grand luxe de détails : ils devaient avoir la « poupe carrée », faire 18 mètres de long, 6,71 de large, avoir une cale profonde de 3,05 mètres et une hauteur de « 1 mètre 52 entre les ponts » pour l'incarcération des esclaves. Il voulait un grand mât de 18 mètres de haut, une grande vergue de 13,4 mètres et un grand mât de hune de 9,1 mètres, « et tous les autres mâts et les autres vergues devaient avoir les mêmes proportions ». Dans le commerce d'esclaves, il était indispensable que les vaisseaux soient particulièrement robustes, et Manesty exigea que les deux vaisseaux soient construits avec de lourdes « planches épaisses de sept à neuf centimètres et de bons gros joints de bois pour les tenir ensemble ». Il voulait que les cloisons soient constituées de « poutres solides », et que les « flancs percés de sabords sur le pont principal soient épais de quarante centimètres ». Il demandait que ses vaisseaux soient bien armés pour être capables de se défendre contre les corsaires, même si le nombre exact de canons n'est pas spécifié dans cette lettre. Dans son post-scriptum, il ajoutait : « 2 sabords sur la poupe[23] ».

Manesty voulait que les négriers possèdent des coques « moyennes », c'est-à-dire assez « fines » pour aller vite et réduire la durée du Passage du Milieu, et par conséquent la mortalité parmi les esclaves, et, en même temps, assez larges pour assurer la stabilité des navires et leur permettre de transporter non seulement leur armement, mais aussi les marchandises parfois volumineuses qui étaient rapportées des plantations américaines et des côtes africaines vers l'Europe. Il souhaitait des vaisseaux robustes et ne

tanguant pas trop, afin de réduire les effets que ces mouvements excessifs avaient sur la cargaison humaine. Il désirait que les flancs de ses navires soient suffisamment évasés « pour permettre un rangement spacieux des Nègres entre les ponts ». Il voulait également que « le pont supérieur comme les autres ponts soient arrondis en leurs extrémités, afin de pouvoir aisément nourrir les Nègres du pont inférieur de l'avant comme de l'arrière du vaisseau ». Les couples devaient être « laissés suffisamment hauts pour soutenir le bastingage tout autour du vaisseau », sans doute en partie pour faciliter l'addition d'un filet destiné à empêcher les esclaves suicidaires de sauter par-dessus bord. Enfin, il voulait doubler et border les vaisseaux pour les protéger contre les vers qui ne manqueraient pas d'essayer de percer la coque dans les eaux tropicales d'Afrique. Comme on le faisait souvent, il ordonna qu'on appliquât sur les planches une couche supplémentaire de goudron et de crin, ce qui devait être fait alors que les vaisseaux étaient encore à la verticale, dans le chantier naval. Par la suite, les vaisseaux seraient doublés de cuivre[24].

Probablement à cause de la guerre et des risques de capture, Manesty spécifiait qu'il devait « y avoir aussi peu d'argent que possible sur les navires ». Il exigeait des « poupes simples », sans fenêtres, et des cabines de capitaine ne requérant que peu ou pas de travail de menuiserie. Il voulait que tout soit fait d'une « manière convenable, mais frugale ». Nous ne savons pas combien d'argent Manesty a déboursé pour ses vaisseaux, mais Elizabeth Donnan note qu'en 1747, un vaisseau de Rhode Island coûtait 24 livres le tonneau[25]. En 1752, le prix était monté à 27 livres le tonneau pour un sloop, et à 34 pour un navire à deux ponts. Les prix étaient inférieurs d'à peu près vingt pour cent à Swansea, dans le Massachusetts, où les navires étaient souvent construits. En partant du principe que sept livres de l'époque équivalaient à une livre sterling d'aujourd'hui, et en estimant que les vaisseaux de Manesty avaient une capacité de transport d'à peu près cent tonneaux, chacun d'entre eux devait coûter un peu plus de

500 livres (soit autour de 130 000 dollars en 2007). Le prix des navires plus grands tournait autour de 700 livres (182 000 dollars) et, pour certains, cela allait bien au-delà de 1 000 livres (260 000 dollars), mais ce coût était néanmoins fort modeste en comparaison de la valeur de la cargaison transportée[26].

Manesty réalisa qu'il pouvait se procurer certains éléments essentiels à la construction des navires pour beaucoup moins cher en les achetant à Liverpool, si bien qu'en même temps que sa cargaison, il fit expédier du port anglais « des cordages, des voiles, des ancres et des clous ». En juin, il avait réussi à envoyer une partie du matériel – « des clous de doublage et de simples clous » – et il espérait que les charpentiers qui travaillaient sur ses vaisseaux voudraient bien « accepter ces biens en tant qu'acompte pour les vaisseaux », sans aucun doute parce que les salaires dans les colonies américaines étaient à l'époque relativement élevés. Manesty savait qu'il faudrait au moins un an pour achever la construction des navires, ce qui signifiait qu'ils seraient prêts pour le lancement au mois d'août 1746. Il comptait dépêcher un maître charpentier sur le chantier du premier navire au mois d'avril de la même année afin de superviser les derniers détails et que le navire puisse faire voile au plus vite vers l'Afrique. Emporté par son enthousiasme pour le commerce des esclaves, il ajoutait dans sa lettre : « s'il s'avérait qu'il était possible de vous acheter immédiatement et à bas prix un vaisseau d'ordre et de dimensions comparables, ou n'importe quel vaisseau dont la taille est adaptée aux voyages vers l'Afrique, je choisirais de vous l'acheter. En effet, je ne construirai un navire que si je n'ai point d'autre choix[27] ».

Manesty aurait pu faire construire ses navires négriers dans quantité d'endroits, ou il aurait pu simplement acheter un ou deux vaisseaux destinés à un autre commerce et les adapter à la traite. Cette dernière option aurait d'ailleurs été choisie par la plupart des marchands, dans la mesure où, de toute façon, la grande majorité des vaisseaux employés dans la traite

n’avaient à l’origine pas été construits à cet effet. Les types de vaisseaux détaillés par la suite – les sloops, les goélettes, les bricks, les senaus et les trois-mâts carrés – avaient plus ou moins été standardisés dans les années 1720. Les cent années suivantes, la forme de leur coque, de leurs voiles et de leur gréement allait relativement peu évoluer, même si, au début du XIX^e^ siècle, on leur préféra des navires plus rapides et plus effilés[28].

Si Manesty avait commandé ses vaisseaux quelques années auparavant, il serait sans doute allé à Londres ou à Bristol, les deux ports les plus importants pour qui voulait faire du commerce d’esclaves au début du XVIII^e^ siècle. Mais, à l’époque où il écrivit cette lettre à Bannister, Liverpool avait largement supplanté ces deux ports, aussi bien pour le commerce des esclaves proprement dit que pour la construction de navires négriers. Comme le bois commençait à devenir rare, certains marchands se tournaient vers des constructeurs des colonies américaines, où les prix étaient moins élevés. De plus en plus, les navires destinés à la traite étaient « construits dans les plantations », comme le disaient les marchands anglais. Ils étaient fabriqués à la Nouvelle-Angleterre, et plus précisément au Rhode Island et dans le Massachussetts, ainsi que dans la région la plus septentrionale du Sud, au Maryland et en Virginie, puis, après les années 1760, dans la région la plus méridionale du Sud, principalement en Caroline du Sud. Le sloop des Bermudes, construit à partir d’un bois de cèdre rouge local à la fois léger, résistant et pourrissant difficilement, devint particulièrement populaire parmi les marchands d’esclaves. Face à la surexploitation, tout au long du XVIII^e^ siècle, des forêts de chênes du Nord-Est américain, et à la hausse du coût du transport du bois jusqu’aux côtes, les marchands préférèrent utiliser les pins du Sud. Ainsi, la plus grande partie du bois nécessaire à la construction des navires négriers était coupée par les esclaves eux-mêmes, dont beaucoup avaient traversé l’Atlantique à bord de ces mêmes navires. Les constructeurs de navires de Liverpool allèrent jusqu’à importer du pin des colonies fondées sur l’esclavage, la Caroline et

la Virginie, pour construire des *guineamen* dans leurs propres chantiers. C'est là l'un des nombreux moyens par lesquels le commerce des esclaves contribuait à se reproduire lui-même à une échelle internationale : les navires amenaient des travailleurs et ces travailleurs coupaient du bois pour construire davantage de navires[29].

Les constructeurs de navires de Liverpool, qui devint bientôt la capitale du commerce des esclaves, commencèrent à bâtir des navires négriers sur mesure à partir des années 1750. Cela faisait déjà longtemps que la prospérité commerciale de la ville dépendait de la construction de navires, et, comme les marchands de Liverpool investissaient des sommes de plus en plus importantes dans le commerce avec l'Afrique, ils commandèrent des navires aux constructeurs locaux. En 1792, on trouvait à Liverpool neuf chantiers de construction de navires, et trois de bateaux. La plupart des navires étaient assemblés dans le « *pool* », ainsi que l'on nommait l'estuaire du fleuve Mersey. Au cours des deux dernières décennies précédant l'abolition de l'esclavage (1787-1808), 496 vaisseaux sortirent des chantiers de Liverpool, en moyenne 21 par an. L'entreprise de construction navale qui avait sans conteste la meilleure réputation – et dont le nom même rassurait les marchands – était Humble and Hurry[30], baptisé du nom des chantiers de Michael Humble et William Hurry. Dans les années 1780, les abolitionnistes parvinrent à politiser la construction des navires au point d'en faire l'une des pierres de touche de la traite. William Rathbone, un marchand quaker influent, refusa de vendre du bois à tout chantier qui construisait des navires négriers. Les navires négriers continuèrent néanmoins à être mis à flot à Liverpool jusqu'à l'abolition, après quoi on dut les adapter à d'autres emplois[31].

Nicholas Pocock, un ancien marin devenu artiste, a fait en 1760 le dessin d'un chantier naval de Bristol appartenant au maître charpentier Sydenham Teast. Il est difficile de savoir si les vaisseaux représentés sont ou non des navires négriers, mais en revanche, ce qui est sûr, c'est que

Bristol était à l'époque profondément impliqué dans le commerce des esclaves et que Teast lui-même avait investi dans la traite. En se fondant sur cette représentation, on peut aisément imaginer la petite armée de travailleurs nécessaire à la construction d'un navire négrier de taille moyenne, c'est-à-dire de deux cents tonneaux. Le maître charpentier dirigeait cette entreprise complexe, qui requérait plusieurs douzaines d'ouvriers et commençait par la pose de la quille et la mise en place des couples. Puis, tandis que la coque s'élevait, un échafaudage était construit tout autour, si bien qu'il était possible d'attacher et d'ajuster le plancher. Les chaudronniers colmataient alors les interstices entre les planches avec de l'étoupe. À la seconde où la coque était terminée, de nouveaux artisans arrivaient, et le chantier se mettait à fourmiller d'activité. Les menuisiers construisaient le bastingage et terminaient l'intérieur, tandis que les forgerons s'occupaient de la ferronnerie (et, plus tard, apportaient les ancres à bord). Les maçons posaient les briques de la coquerie (les cuisines des navires négriers nécessitaient des fourneaux et des cheminées spéciales), tandis que le zingueur posait le dalot et que le vitrier installait les fenêtres de verre de la poupe. Pour les mâts, le moufle et les cordages, il fallait faire appel à des fabricants de mâts et d'espars, ainsi qu'à des fabricants de cordages. Puis venait le gréeur qui mettait tout le système en place. Les voiliers fournissaient la toile, et les constructeurs de bateaux livraient la chaloupe et le canot bâtard, avec leurs avirons sculptés par le fabricant de rames. Les tonneliers apportaient des tonneaux pour accueillir les cargaisons, les provisions et l'eau potable. Selon le degré de luxe et de décoration que l'acheteur du navire désirait, on pouvait faire venir des peintres, des sculpteurs sur bois et des finisseurs. Enfin arrivaient les bouchers, les boulangers et les brasseurs pour ravitailler le vaisseau[32].

La construction de navires était un art ancien, et la connaissance de ce savoir-faire extrêmement spécialisé s'était transmise à travers les siècles grâce au système du compagnonnage. Pendant la plus grande partie du

XVIII^e siècle, les maîtres charpentiers continuèrent à construire les navires « à vue de nez », ou d'après des modèles, ce qui signifie que bien peu de dessins à l'échelle ont survécu de cette époque. Les constructeurs de navires se servaient de livres publiés, comme *The Shipbuilder's Assistant* (1711), ou *Britain's Glory ; or, Ship-Building Unvail'd, being a General Director for Building and Compleating the said Machines* (1729), tous deux très influents. D'autres auteurs étaient également beaucoup lus, comme John Hardingham, Mungo Murray, Fredrik Henrik af Chapman, Marmaduke Stalkartt, William Hutchinson, David Steel ou encore Thomas Gordon[33]. La construction des navires était un métier véritablement international, car les maîtres charpentiers eux-mêmes se déplaçaient souvent, à la grande inquiétude d'ailleurs des gouvernements. Les navires qui parcouraient le monde diffusaient en même temps les secrets du métier, les connaissances et les techniques de leur fabrication. Les constructeurs étudiaient systématiquement les vaisseaux fabriqués dans d'autres pays et mettaient ainsi à jour leur savoir. Tout ceci contribua à entretenir une certaine uniformité dans la conception et dans la production des navires. Les navires négriers de toutes les nations européennes furent conçus et construits *grosso modo* de la même manière tout au long du XVIII^e siècle[34].

Pourtant, déjà, la « science » pénétrait et transformait cet art centenaire, comme le suggère l'entrée « Architecture navale » dans l'édition de 1780 du *Universal Dictionary of Marine* de William Falconer, ou la création, en 1791, de la Société pour l'amélioration de l'architecture navale, qui s'était donné pour but de collecter et de diffuser des informations scientifiques sur de nombreux sujets par-delà les frontières nationales. La société publia des travaux sur des questions aussi bien de tactique militaire que concernant la physique (sur ce qui deviendra la mécanique des fluides et celle des solides) ou les mathématiques (des tables). Elle organisait des concours et décernait des prix à des fins scientifiques, autour de questions comme : « Comment calculer le tonnage des navires ? » ; « Comment renforcer l'armature des

vaisseaux ? » ; « Comment se débarrasser de l'eau de cale ? » ; « Quelles proportions doivent entretenir les mâts et les vergues ? » ; « Comment prévenir et contrôler les incendies sur un navire ? » ; ou encore, « Comme sauver un navire en train de couler ? ». Elle désirait encourager la réflexion sur « les lois s'appliquant aux corps se mouvant dans l'eau à différentes vélocités ». L'influence de la science se ressentit également graphiquement : les dessins des navires devinrent plus respectueux des proportions et de la perspective, comme on peut le voir dans l'illustration du *Brooks*[35].

Le capitaine Anthony Fox : un équipage de navire négrier, 1748

Un document inhabituel, qui nous est parvenu grâce aux archives de la Society of Merchant Venturers (Société des marchands aventuriers) de Bristol, nous donne un bon aperçu de ce qu'était un équipage de négrier à travers la description des hommes qui firent voile vers l'Afrique, le 13 août 1748, sur un vaisseau à deux mâts nommé *Peggy*. Le capitaine Anthony Fox a établi un « Rapport sur les hommes appartenant au senau *Peggy* », rapport qui se révèle être une mine d'informations sur le capitaine et les trente-huit membres de l'équipage. Ils étaient âgés de quinze à quarante-deux ans, et, avec deux autres marins, le capitaine était le plus vieux à bord. L'âge moyen des autres hommes était de vingt-six ans, mais ce chiffre serait sans doute plus bas s'il n'avait pas été tenu compte des officiers, qui étaient généralement plus âgés. (Malgré toutes les informations que le rapport contient, Fox ne dit pas un mot du travail qu'accomplissait chacun de ces hommes.) En dépit de leur relative jeunesse, presque un tiers de l'équipage – douze marins sur trente-neuf, pour être précis – connaîtrait une mort prématurée au cours de ce voyage. Le capitaine Fox mentionne également leur taille, peut-être parce qu'il avait conscience d'être le plus grand à bord, avec son mètre 78, quand la moyenne était de 1,68 mètre[36].

Les hommes à bord du *Peggy* avaient beaucoup voyagé. L'une des colonnes du tableau rempli par le capitaine Fox était d'ailleurs intitulée « Lieu de naissance », à la place du traditionnel « Domicile ». Les membres de l'équipage venaient principalement de villes portuaires britanniques, et,

plus généralement, de l'Angleterre, du pays de Galles, de l'Écosse et de l'Irlande. Quelques-uns étaient originaires d'outre-mer – il y avait quatre Suédois à bord du navire, et certains venaient également de Hollande, de Guinée et de Gênes. Le capitaine Fox lui-même était né à Montserrat. Les marins du *Peggy* avaient navigué sur diverses embarcations militaires ou commerciales, de la Grande-Bretagne à l'Afrique, en passant par les Antilles, l'Amérique du Nord, les Indes orientales et la Méditerranée, et plus précisément la Turquie. Plusieurs hommes avaient été démobilisés après la guerre de Succession d'Autriche, en 1748[37]. Ils avaient entre autres servi sur des bâtiments de guerre comme le HMS *Russel*, le HMS *Devonshire*, le HMS *Torbay* et le HMS *Launceston.* L'un d'entre eux avait navigué sur la bombarde[38] *Salamander*, et le marin africain John Goodboy avait auparavant servi sur le *Defiance Ship of War*.

Le capitaine Fox note également leur « complexion », c'est-à-dire leur couleur de peau, sans doute parce que, à un moment ou à un autre de son voyage, il pensait devoir donner le signalement de ceux qui abandonneraient leur poste. Le capitaine avait créé seulement deux catégories : « marron », et « noir ». La plupart d'entre eux, le capitaine y compris, étaient « marron ». Parmi ceux qu'il considérait comme « noirs », on trouvait Robert Murray, d'Écosse, Peter Dunfry, d'Irlande, Perato Bartholomew, de Gênes, et l'Africain John Goodboy.

La division du travail à bord du *guineaman* de Fox aurait été similaire à celle qui avait prévalu à bord des grands trois-mâts durant tout le XVIII^e^ siècle si elle n'avait possédé une ou deux caractéristiques un peu particulières et propres aux navires négriers. L'équipage d'un navire négrier typique comprenait un capitaine, deux seconds, un médecin, un charpentier, un maître d'équipage, un artilleur (appelé également armurier ou canonnier), bien souvent un tonnelier, un coq (c'est-à-dire un cuisinier), dix à douze marins, quelques « terriens », et un ou deux mousses. Les navires plus grands comportaient un troisième, voire un quatrième second capitaine,

le médecin et les autres spécialistes avaient également un second, et il y avait davantage de marins et de terriens. Ce qui différenciait l'équipage d'un négrier de celui des autres navires, c'était le nombre de seconds, le nombre de marins et de terriens et la nécessité d'avoir à bord un médecin. Ces membres de l'équipage supplémentaires reflètent les dangers propres au commerce des esclaves, à savoir la nécessité d'avoir suffisamment d'hommes pour garder les esclaves et affronter les dangers mortels des côtes africaines et du Passage du Milieu. La division du travail allouait des responsabilités et structurait les relations de travail au sein de l'équipage, créant ainsi une hiérarchie des tâches effectuées et des salaires perçus. Les négriers, tout comme les navires de guerre, nécessitaient à leur bord de nombreux talents. C'était « une machine trop grande et trop dure à gérer » pour être aux mains de novices[39].

À la tête de cette organisation du travail sur le navire négrier se trouvait le capitaine, premier à avoir été engagé et dernier à être relevé de ses fonctions par le propriétaire du navire à la fin du voyage. Tout au long de celui-ci, il représentait le marchand et son capital. Il devait « s'occuper de la navigation et de tout ce qui avait trait à la cargaison, au voyage, aux marins, etc. ». Il engageait l'équipage, se procurait les provisions et supervisait le chargement de la cargaison d'origine. Il gérait les transactions commerciales, depuis l'achat des esclaves en Afrique jusqu'à leur vente aux Amériques. Enfin, il s'occupait de la navigation du vaisseau, du compas, et donnait les ordres. Sur les embarcations plus petites, il prenait l'un des quarts. Son pouvoir était quasiment absolu, et il l'employait comme il le voulait pour maintenir l'ordre social sur le navire.

La plupart des navires négriers avaient deux seconds, car la menace de la mort était si omniprésente qu'il fallait à bord plusieurs personnes ayant des connaissances en navigation. Le premier second était le second en commandement, même si son pouvoir était de loin inférieur à celui du capitaine. Il prenait un quart, et, à certains moments, était responsable du

bon fonctionnement du navire en général. Il s'occupait de la routine quotidienne et mettait l'équipage au travail. Il veillait également à la sécurité du navire, et devait notamment s'assurer que les esclaves étaient bien surveillés. Il supervisait leurs repas, leur santé et leurs exercices. Il avait également souvent la responsabilité de « ranger » les ponts inférieurs où étaient parqués les esclaves. Dans les régions d'Afrique où le commerce devait être poursuivi en naviguant, sur les fleuves, il prenait le commandement de l'un des bateaux, ce qui signifie que, bien souvent, il conduisait lui-même les négociations, achetaient des esclaves et les ramenaient au navire.

Le capitaine William Snelgrave dit un mot de la plupart de ces responsabilités dans ses « Instructions pour le second quand il sera en route vers Whydah », destinées au second John Magnus en 1727. Son plus grand souci semblait être la sécurité. Dans cet ouvrage, il conseille d'exercer un contrôle très strict sur les esclaves, et tout particulièrement sur « les hommes forts et robustes » ; de vérifier attentivement leurs chaînes ; de placer des sentinelles, et de leur faire tirer un coup de feu à chaque repas du soir (afin de refroidir toute velléité d'« insurrection ») ; de s'assurer que personne ne dérobe le canot ou saute par-dessus bord. Il conseille également d'entreposer les provisions dans un endroit à la fois sûr et propre ; de bien faire bouillir le « *dab-a-dab* » des esclaves – un mélange de fèves, de riz et de maïs – afin qu'ils ne tombent pas malades ; de leur donner de l'eau trois fois par jour, du tabac une fois par semaine, et un petit verre d'alcool de maïs les matins trop froids ; de les divertir le soir avec des danses et de la musique ; d'employer certains esclaves au nettoyage entre les ponts et de leur offrir « un petit verre à chaque fois qu'ils ont bien fait leur affaire ». Si un cas de variole est détecté parmi les captifs, il faut isoler immédiatement la personne malade pour prévenir tout risque de contagion. Si les marins tombent malades, il faut leur servir une nourriture spéciale – du sucre, du beurre, des flocons d'avoine. Il ajoute : « Quand un esclave meurt, laissez

Mr. Wilsson ainsi qu'un officier être présents au moment de jeter le corps à la mer. Et notez le jour du mois et la maladie dont l'esclave est mort. » Dans le cas où c'est un marin qui meurt, il faut « faire l'inventaire de ce qu'il laisse derrière lui, et bien tout sceller dans son coffre ». Le second capitaine avait donc de nombreuses responsabilités, comme, à un degré moindre, le deuxième, le troisième ou le quatrième second [40].

La difficile tâche du médecin consistait à garder l'équipage et les esclaves en vie d'une rive à l'autre de l'Atlantique. Il participait à l'acquisition des esclaves en inspectant attentivement chacun d'entre eux à la recherche du moindre signe de maladie ou de débilité : en effet, les esclaves en bonne santé avaient non seulement beaucoup plus de chances de survivre aux escales sur les côtes africaines et au Passage du Milieu, mais, de plus, ils étaient susceptibles d'être vendus à bien meilleur prix une fois arrivés aux Amériques. Une fois les esclaves embarqués, le médecin leur rendait visite chaque jour pour répondre à leurs plaintes, diagnostiquer les maladies et leur prescrire des médicaments. Il traitait également l'équipage, qui souffrait lui-même d'une foule de maladies une fois franchie la barrière de corail pathogène de l'Afrique de l'Ouest. Au début du XVIII^{e} siècle, seuls les plus grands navires avaient un médecin à leur bord, tandis que les navires négriers américains, plus petits, plus rapides et le plus souvent originaires de Rhode Island, refusèrent tout au long du siècle d'en avoir un à bord : à la place, le capitaine prenait un « livre de recettes » de médicaments. Après que le Dolben Act – aussi nommé le Slave Carrying Bill – fut voté en 1788, tous les navires négriers battant pavillon britannique avaient l'obligation d'avoir un médecin à bord, et ce dernier avait dorénavant la charge de consigner les maladies et les morts survenues au cours du voyage [41].

Le charpentier, un spécialiste dont l'on ne pouvait pas se passer dans ce monde de bois, était responsable de l'intégrité de la structure du bateau, ainsi que de ses diverses parties. Il vérifiait régulièrement l'état de la coque,

colmatant les interstices entre les planches avec de l'étoupe et des joints de bois pour que le navire reste bien étanche. Il réparait également les mâts, les vergues et la machinerie. Il donnait au navire négrier certaines de ses caractéristiques propres : pendant le voyage aller, il construisait le *barricado* sur le pont principal ainsi que les cloisons et les plateformes du pont inférieur, transformant ainsi de fait un navire marchand lambda en navire négrier. Il accordait une attention particulière à la chaloupe et au canot bâtard, tout particulièrement quand ils devenaient nécessaires aux transactions commerciales, comme sur la Côte-au-vent. Le charpentier avait appris son métier en tant qu'apprenti, et, parfois, il en avait lui-même un à bord.

Parmi les officiers de moindre importance et les autres travailleurs qualifiés, on trouvait le maître d'équipage, l'artilleur, le tonnelier et le coq. Le maître d'équipage, comme le second, remplissait une fonction de contremaître. Il était responsable du gréement et de l'entretien des câbles et des ancres, et, sur certains vaisseaux, il s'occupait aussi des femmes esclaves. L'artilleur, également appelé canonnier ou armurier, était en charge des armes à feu, des munitions et des canons, mais aussi de l'entretien des verrous et des chaînes. Son rôle était central à une époque où beaucoup considéraient la traite comme une forme de guerre, et indispensable sur un navire qui était effectivement une prison flottante. Le tonnelier, lui, construisait et réparait les tonneaux et les barriques dans lesquels de nombreuses marchandises (le plus souvent du sucre ou du tabac) étaient embarquées et conservées, ainsi que la nourriture et l'eau ; il lui arrivait aussi d'accomplir d'autres tâches impliquant le travail du bois. Sur les navires négriers comme sur les autres vaisseaux, le coq était bien souvent un marin plus âgé qui avait connu des temps meilleurs et qui n'était plus capable de monter dans la mâture ou d'accomplir un travail trop physique. Il pouvait être africain-américain, la figure du « cuisinier noir » étant devenu familière sur tous les navires, y compris le négrier, au cours du

XVIII[e] siècle. Son travail était ardu : il devait nourrir trois ou quatre cents personnes deux fois par jour. Le coq n'était considéré comme un travailleur « qualifié » ni par l'équipage, ni, sans doute, par les esclaves (si nous avions une trace de leur opinion).

Le marin « qualifié » était une personne formée à la navigation – capable de « *hand, reef and steer* », pour reprendre le dicton traditionnel –, c'est-à-dire de barrer, de se servir de la sonde (pour connaître la profondeur de la mer) et de travailler dans la mâture. Il savait comment monter et descendre les enfléchures, appareiller le navire, faire les nœuds, épisser les cordages et tenir la barre. Vers 1700, le travail accompli par un marin était à peu près le même partout. Les marins circulaient de navire en navire, et les compétences nécessaires comme les tâches à effectuer étaient en grande partie les mêmes sur chacun d'entre eux. Un « marin qualifié » savait à peu près tout faire sur un navire. Sur les navires négriers, on trouvait également des « marins ordinaires » engagés à des salaires plus bas. C'était presque toujours des hommes plus jeunes et moins expérimentés qui étaient encore en train d'apprendre les secrets de cette dangereuse profession. Le marin, sur un navire négrier, remplissait également la fonction de gardien de prison. Il consacrait beaucoup de temps à surveiller les esclaves quand ils se lavaient, mangeaient, dansaient ou s'asseyaient sur le pont principal. Tel était, sur un négrier, le travail reproductif ou domestique.

La plupart des négriers, surtout après 1750, avaient à leur bord un certain nombre de terriens. C'étaient de jeunes travailleurs sans qualification, de la ville comme de la campagne, qui s'engageaient sur les *guineamen* quand le travail venait à manquer sur la côte, ce qui était souvent le cas en temps de paix. Leur travail consistait principalement à garder les esclaves, même s'ils accomplissaient également toutes sortes de travaux subalternes et non qualifiés à bord du navire comme sur la terre ferme. Pendant le voyage, ils apprenaient le métier, et après deux ou trois périples, ils pouvaient prétendre au titre de « marin ordinaire ». En

attendant cette promotion, seuls les mousses étaient plus bas qu'eux dans la hiérarchie. Ces derniers, généralement âgés de huit à quatorze ans et au nombre d'un, deux ou trois, pas plus, étaient « élevés pour la mer » en faisant leur apprentissage, le plus souvent sous les ordres du capitaine lui-même. Comme Samuel Robinson, ils faisaient des travaux divers et étaient fort chahutés, parfois avec cruauté.

Thomas Clarkson : la diversité des vaisseaux négriers, 1787

Un vaisseau de presque n'importe quelle taille pouvait devenir un négrier, comme le découvrit, à son grand étonnement, l'abolitionniste Thomas Clarkson au mois de juin 1787. Il avait voyagé de Londres à Bristol pour rassembler des preuves incriminant le commerce des esclaves, et s'était particulièrement intéressé à la « construction et aux dimensions » des navires, ainsi qu'à la manière dont on entassait les corps des futurs travailleurs des plantations. Clarkson était monté quelques mois plus tôt à bord du *Fly*, commandé par le capitaine Colley, un navire plus ou moins typique de deux cents tonneaux qui mouillait dans la Tamise, et avait tiré de cette expérience une image assez claire de ce que devait être un navire négrier. Il fut choqué de découvrir à Bristol « deux petits sloops » qui avaient été équipés pour l'Afrique. L'un des vaisseaux ne faisait que vingt-cinq tonneaux ; son maître avait l'intention d'y embarquer soixante-dix esclaves. L'autre était encore plus petit : il faisait onze tonneaux, et ne prendrait à son bord qu'une trentaine d'esclaves. L'un des compagnons de Clarkson lui expliqua que les vaisseaux de cette taille servaient parfois d'annexes, remontant et descendant les fleuves côtiers d'Afrique de l'Ouest pour rassembler trois ou quatre esclaves à la fois et les livrer aux grands navires mouillant plus loin des côtes et en partance pour le Nouveau Monde. Mais les minuscules vaisseaux découverts par Clarkson étaient, lui dit-on, des navires négriers à part entière, qui allaient transporter leurs propres captifs aux Antilles[42].

Clarkson n'y crut pas une seule seconde. Il se demanda même si ces informateurs n'étaient pas en train de le duper pour lui faire dire, par la suite, des absurdités faciles à réfuter à propos du commerce des esclaves et qui, par conséquent, « feraient grand tort à cette noble cause qui [était] la [s]ienne ». Il apprit que l'un des vaisseaux avait été construit pour être un « bateau de plaisance destiné à n'accueillir que six personnes » et à naviguer sur le fleuve Severn, et que l'un d'entre eux ou même les deux seraient vendus en tant que bateaux de plaisance une fois livrées leurs cargaisons d'esclaves aux Antilles. Clarkson décida de mesurer les deux vaisseaux et demanda à l'un de ses compagnons de retrouver le constructeur et d'obtenir également ses mesures. L'information officielle correspondait bien aux propres calculs de Clarkson. Dans le plus grand des deux vaisseaux, l'espace dans lequel les esclaves allaient être incarcérés mesurait 9,45 mètres de long sur 3,17 mètres de large, largeur qui se réduisait à 1,52 mètre au bout de la pièce. Chaque esclave, calcula-t-il, disposerait en tout et pour tout de 0,085 m^2. Dans le plus petit vaisseau, cet espace mesurait 6,70 mètres de long sur 2,44 mètres de large, largeur qui se réduisait de moitié au bout. La hauteur de barrot était de 1,77 mètre, mais 91 centimètres étaient pris par « du leste, des marchandises et des provisions », laissant en tout aux esclaves 0,113 m^2 chacun et 85 centimètres de hauteur. Toujours incrédule, Clarkson chargea quatre personnes de mener une enquête chacune de son côté afin de confirmer que ces vaisseaux étaient bien en partance pour l'Afrique. Toutes quatre confirmèrent que cette affirmation était exacte, et, bientôt, Clarkson put lui-même en avoir la preuve quand il eut sous les yeux les documents officiels du bureau de douane de Bristol [43].

Clarkson aurait été encore plus étonné d'apprendre que le vaisseau de onze tonneaux qu'il avait trouvé était loin d'être le plus petit négrier enregistré. Un vaisseau de dix tonneaux, le *Hesketh*, navigua de Liverpool à la Côte-au-vent et transporta trente esclaves à Saint-Kitts en 1761, et, au

milieu du XIX^e^ siècle, quantité de vaisseaux de même taille livrèrent des esclaves à Cuba et au Brésil. Deux vaisseaux de onze tonneaux, le *Sally* et l'*Adventure*, firent le voyage de Rhode Island jusqu'en Afrique en 1764 et en 1770. Comme Clarkson l'avait appris, même le plus petit des vaisseaux pouvait faire office de négrier[44].

À l'autre bout du spectre, il y avait le *Parr*, un monstre de 566 tonneaux construit par le maître charpentier John Wright à Liverpool, en 1797, et baptisé du nom de Thomas et John Parr, membres d'une grande famille de marchands d'esclaves. C'était un navire à deux ponts et à la poupe carrée, long de presque 39 mètres sur le pont et large de presque 10 mètres, avec trois mâts, des bouteilles[45] et une femme en figure de proue. Le navire était lourdement armé. On y trouvait vingt canons de 18 livres et douze caronades[46] de 18 livres également. Comme le fit remarquer un contemporain : « Le *Parr* était considéré par les connaisseurs comme un magnifique vaisseau, et le plus gros à être jamais sorti de ce port pour le commerce africain, pour lequel il avait été expressément conçu. » Destiné à loger sept cents esclaves, et nécessitant un équipage de cent marins, le *Parr* ne fut pas seulement le plus grand négrier de Liverpool ; ce fut le plus grand de toute l'Atlantique britannique. Toujours est-il qu'il connut une fin aussi soudaine qu'horrible peu de temps après sa mise à l'eau par Wright et ses camarades du chantier naval. Dans un commerce tristement célèbre pour ses tragédies humaines, le *Parr* remporte la palme de la plus grande d'entre elles : en 1798, lors de son tout premier voyage, aux alentours de la baie du Biafra, et plus précisément vers Bonny, alors que le capitaine David Christian venait d'atteindre la côte et d'embarquer deux cents esclaves, le navire explosa. Aucune des personnes à bord n'y survécut. Et, à ce jour, la cause de l'explosion reste inconnue[47].

Si, d'un côté du spectre, l'on trouve le minuscule sloop de onze tonneaux découvert par Clarkson, et, de l'autre, le monstrueux *Parr*, quelles étaient la taille la plus courante et la conception la plus habituelle des

navires négriers ? Les marchands d'esclaves de Grande-Bretagne et d'Amérique employaient le plus souvent des sloops, des goélettes, des bricks, des brigantins, des senaus, des trois-mâts barques et des *ships* (qui était à la fois un type de navire spécifique[48] et le nom générique de tous les vaisseaux). Les *guineamen* avaient tendance à être d'une taille et d'une capacité de transport médiocres : ils étaient plus petits que les navires utilisés pour le commerce avec les Antilles et les Indes orientales, à peu près de la même taille que ceux qui voguaient sur la mer Méditerranée, et plus grands que ceux qui faisaient du commerce côtier en Europe du Nord. À l'instar de quasiment tous les vaisseaux marchands du XVIII^e^ siècle, leur taille a eu tendance à augmenter au fil du temps, même si cette tendance est davantage marquée à Bristol, à Londres et surtout à Liverpool que dans le Nouveau Monde. Les marchands d'esclaves et les capitaines américains préféraient des vaisseaux plus petits, principalement des sloops et des goélettes, qui nécessitaient un équipage plus restreint et transportaient moins d'esclaves, ce qui permettait de les rassembler plus rapidement et de raccourcir les escales le long des côtes africaines. Les marchands britanniques, eux, affichaient une préférence pour des vaisseaux légèrement plus grands, qui, s'ils impliquaient davantage de coordination logistique, promettaient également de plus grands profits, tout en offrant certains des avantages des vaisseaux américains plus petits. Les vaisseaux construits pour un port pouvaient très bien ne pas être adaptés à un autre. Les marchands d'esclaves de Liverpool soulignent nettement ce point en 1774, quand ils affirmèrent du *Deborah*, un négrier américain, que, « bien qu'il ait été construit de la manière habituelle regardant le commerce de Rhode Island avec l'Afrique », sans doute à l'origine pour transporter du rhum, « il n'est absolument pas adapté au commerce du port de Liverpool[49] ».

Le plus petit vaisseau que vit Clarkson était un sloop. Ce genre de navires n'était pas si rare dans le commerce des esclaves, surtout dans les ports américains. Le sloop faisait généralement de 25 à 75 tonneaux,

possédait un seul mât, un gréement aurique, et sa grand-voile était attachée « au mât par son bord le plus important, et, en dessous, à un long gui, ce qui permettait de le tourner selon les cas vers la hanche bâbord ou tribord ». Il était rapide et facile à manœuvrer, avec son petit tirant d'eau et son déplacement léger[50]. Son équipage, modeste, n'était constitué que de cinq à dix personnes. On peut trouver un bon exemple de ce type de vaisseau dans le *Newport Mercury* (Rhode Island) du 7 janvier 1765. On y lisait cette annonce de vente : « un SLOOP d'à peu près 50 tonneaux, parfaitement adapté au commerce d'esclaves, vendu avec tout l'équipement, ainsi qu'avec quelques garçons nègres[51] ». Le capitaine William Shearer fournit une description bien plus détaillée d'un sloop après que son vaisseau, le *Nancy*, lui fut arraché par son équipage mutin sur le fleuve Gambie, en avril 1753. Construit dans le Connecticut seulement neuf mois plus tôt et faisant 70 tonneaux, le *Nancy* avait la poupe carrée et un passavant profond[52], était percé de six écoutilles de chaque côté, transportait quatre petits canons, et était barré par le biais d'un gouvernail. La plus grande partie de l'extérieur du navire avait été peinte en noir. La poupe était en jaune, comme un écho à la couleur des rideaux des chambres d'officiers et à celle d'une frise voisine. Une autre frise était de couleur perle, tandis que les alentours des sabords et de la dunette étaient zébrés de vermillon. Le capitaine Shearer ajoutait que le vaisseau « ne possédait pas de papiers officiels du bureau de douane ou d'enregistrement relatif à la cargaison », peut-être parce que les mutins les avaient détruits. Son dernier commentaire était que le *Nancy* « est un navire extrêmement rapide, qui navigue avec autant d'excellence au vent arrière qu'au large[53] ».

Les vaisseaux à deux mâts étaient couramment utilisés dans le commerce des esclaves. Nous avons un exemple parfait de ce qu'était une goélette, forme de bateau née dans les chantiers américains au début du XVIII^e^ siècle, à travers le *Betsey*, qui, en 1796, fut vendu lors d'une mise aux enchères publique sur les Crafts North Wharf, à Charleston, en Caroline du

Sud. Il était décrit comme « un bon vaisseau à deux ponts, parfaitement pensé pour être un *guineaman*, avec une charge d'à peu près 90 tonneaux, et qui, étant en bon état, peut immédiatement prendre la mer ». Le brigantin, ou le brick, ou encore le senau, qui avaient tous trois la même forme de poupe et dont seul le gréement différait, étaient particulièrement populaires dans le commerce des esclaves, en grande partie en raison de leur taille intermédiaire. Ils faisaient de 30 à 150 tonneaux, et le négrier moyen à deux mâts était d'une centaine de tonneaux. Les vaisseaux de cette taille avaient bien souvent plus d'espace par tonneau sur les ponts et à l'air libre que les navires plus grands, comme l'avait remarqué sir Jeremiah Fitzpatrick, M. D. (docteur en médecine), en 1797[54].

Selon William Falconer, le rédacteur de l'un des meilleurs dictionnaires maritimes du XVIII^e^ siècle, le trois-mâts (*ship*) « était au premier rang des vaisseaux à naviguer sur l'océan ». C'était le plus grand des vaisseaux utilisés dans le commerce des esclaves ; il alliait bonne vitesse et grande capacité de transport. Il avait trois mâts, comme son nom l'indique, chacun portant un bas-mât, un mât de hune, et, bien souvent, un perroquet. Quand il servait de bâtiment de guerre, il avait quelque chose d'« une forteresse ou d'une citadelle mobile » transportant des batteries de canons et dotée d'une extraordinaire puissance de destruction. Quand il servait de navire marchand, sa taille était plus variable, de 100 à 500 tonneaux ou même plus pour certains, comme le *Parr*, qui étaient capables de transporter de sept cents à huit cents esclaves. Le négrier moyen à trois mâts avait la même taille, à savoir dans les 200 tonneaux, que le *Fly*, le premier bateau qu'avait vu Clarkson. L'*Eliza*, vendu le 7 mai 1800 lors d'une mise aux enchères publique au Caroline Coffee House, à Charleston, était presque archétypique. Il était amarré au quai Goyer, avec « tous ses accessoires », et chaque acheteur potentiel pouvait admirer ce navire de 230 tonneaux avec un fond en cuivre, « fait pour accueillir douze canons, remarquablement rapide, parfaitement adapté pour le commerce avec les Antilles ou avec

l'Afrique, très sain pour entreposer des marchandises, et prêt à prendre la mer pour un coût minime[55] ».

De la même manière que le commerce des esclaves se développa et se transforma au fil des ans, le *guineaman* évolua. La plupart des négriers étaient typiques des navires de l'époque, et, le plus souvent, ils n'avaient pas été construits spécifiquement pour la traite. Des vaisseaux de toutes tailles et de tous types restèrent impliqués dans le commerce des esclaves pendant toute la période qui va de 1700 jusqu'à 1808, mais, à partir de 1750, un navire négrier plus spécialisé commença à émerger, plus précisément dans les chantiers de Liverpool. Il était plus grand et possédait des caractéristiques spécifiques : des écoutilles, des fonds en cuivre, et davantage d'espace entre les ponts. Le navire négrier connut de nouvelles modifications à la fin des années 1780, résultat des pressions exercées par le mouvement abolitionniste et de la réforme de la législation votée par le Parlement afin d'améliorer l'état de santé et les traitements que subissaient à bord les marins comme les esclaves. Depuis leurs postes d'observation variés, aussi bien Malachy Postlethwayt que Joseph Manesty, Anthony Fox et Thomas Clarkson savaient que le navire négrier était l'une des technologies les plus importantes de leur époque.

John Riland : description d'un navire négrier, 1801

Plus John Riland avançait dans la lecture de la lettre de son père, et plus il sentait monter en lui un sentiment de profonde horreur. On était en 1801, et, ayant fini ses études à Christ Church, à Oxford, il était temps pour le jeune homme de regagner la plantation familiale de la Jamaïque Son père lui donnait des instructions précises : il ferait le voyage d'Oxford à Liverpool, et, une fois là-bas, il prendrait une couchette de passager à bord d'un navire négrier. De là, il naviguerait jusqu'à la Côte-au-vent en Afrique, observerait l'acquisition et le chargement d'une « cargaison vivante » d'esclaves, et traverserait avec eux l'Atlantique jusqu'à Port Royal à la Jamaïque. Le jeune Riland avait été contaminé par les idées anti-esclavagistes et commençait à nourrir une sérieuse appréhension à la perspective de se trouver confronté au commerce de la chair humaine. Il n'avait nul désir d'« être emprisonné dans une léproserie flottante, entouré d'une foule d'esclaves malades et misérables ». Il trouva un certain réconfort dans la remarque que lui fit un camarade d'études, selon laquelle les récents récits abolitionnistes à propos du Passage du Milieu et des navires négriers avaient été « vilainement exagérés[56] ».

Il se trouve que son père commençait lui aussi à avoir des doutes sur les bienfaits de l'esclavage. Sa conscience chrétienne lui fit apparemment penser que le jeune homme qui hériterait de la propriété familiale ferait bien de découvrir par lui-même en quoi consistait la traite. Le fils, obéissant, fit comme le patriarche le demandait. Il alla à Liverpool et navigua en tant que passager privilégié sur le navire du « capitaine Y. », le *Liberty*. Riland se

servit de son expérience pour écrire l'un des comptes rendus les plus détaillés qui aient jamais existé[57] sur le commerce des esclaves.

Quand Riley monta à bord du vaisseau qui allait l'emmener en Afrique puis lui faire traverser l'Atlantique, le capitaine savait déjà selon toute apparence qu'il n'était pas un ami de la traite. L'homme qui était le maître de cet univers de bois était par conséquent déterminé à présenter le navire et ce qui se passait à son bord sous leur meilleur jour. Il essaya, écrit Riland, d'« adoucir les circonstances révoltantes qui entoureraient, comme je le vis de mes yeux par la suite, notre arrivée en Afrique, notre escale près des côtes, et, enfin, notre voyage subséquent pour la Jamaïque ». Par « circonstances révoltantes », Riland faisait référence à l'acquisition de plus de deux cents captifs, à la promiscuité, à la maladie et, inévitablement, à la mort. Le capitaine entreprit également d'éduquer son jeune passager. Nuit après nuit, il s'asseyait à ses côtés dans la chambre du capitaine (dans laquelle le jeune homme dormait et mangeait) pour converser à la faible lueur des lampes qui se balançaient au gré du roulis, et lui expliquait patiemment pourquoi les « enfants de Cham[58] » avaient en réalité beaucoup de chance d'être envoyés dans des plantations américaines comme celle que possédait son père.

Peu après que le capitaine eut enchaîné sa « cargaison vivante » venue de la côte africaine, il informa Riland qu'il allait maintenant pouvoir découvrir qu'« un navire négrier était très différent de ce qu'il avait pu imaginer ». Le capitaine faisait allusion à la propagande abolitionniste qui avait commencé à influencer l'opinion publique en Angleterre et ailleurs. Il désirait montrer à son hôte que, contrairement à ce que cette propagande prétendait, « les esclaves se réjouissaient de leur heureuse fortune ». Pour illustrer son propos, il s'approcha d'une femme emprisonnée à bord et lui dit quelques mots, « auxquels elle répondit par trois exclamations de joie et un énorme rire ». Puis, il revint sur le pont principal et « s'adressa dans les mêmes termes à ses hommes, qui réagirent de la même manière ». Se

tournant triomphalement vers Riland, le capitaine dit alors : « Êtes-vous maintenant convaincu que Mr. Wilberforce a colporté des chimères sur les navires négriers ? » Il faisait référence au chef parlementaire qui dénonçait partout l'horreur du transport des esclaves. Riland était loin d'être convaincu. Mais il était intrigué, et curieux de savoir si le capitaine disait la vérité. Il se mit par conséquent à observer attentivement l'« économie de ce navire négrier[59] ».

La description que fait Riland de son vaisseau, de taille moyenne, apparemment un trois-mâts barque ou un trois-mâts d'approximativement 140 tonneaux, commence par les ponts inférieurs : les quartiers dans lesquels 240 personnes – 170 hommes et 70 femmes – réduites en esclavage étaient enfermées au minimum seize heures par jour. Riland vit bien ce qui dans le vaisseau évoquait un donjon. Les hommes, enchaînés deux par deux par les poignets et les chevilles, au nombre d'à peu près 140, étaient parqués immédiatement sous le pont principal, dans un espace qui allait du grand mât à la pointe avant du navire. La hauteur sous barrot était de 1,37 mètre, si bien que la plupart des hommes ne pouvaient pas se tenir debout. Riland ne fait pas mention des plateformes qui étaient pourtant systématiquement construites sur le pont inférieur destiné aux esclaves. Ces dernières partaient du bord du navire et couraient vers l'intérieur sur à peu près 180 cm, ce qui permettait de transporter encore plus d'esclaves. Le vaisseau stockait sans doute le nombre maximum d'esclaves autorisé par le Dolben Act de 1788, qui interdisait aux navires négriers de transporter plus de cinq esclaves pour trois tonneaux de capacité de transport.

Au-dessus, sur le pont principal, une grande grille de bois fermait l'accès au quartier des hommes, sorte de treillis ouvert destiné à permettre à « suffisamment d'air » d'entrer. Pour la même raison, deux ou trois petits hublots – de simples trous qui laissaient passer l'air – avaient été percés sur les côtés du navire. Cependant, ils n'étaient pas toujours ouverts. À l'arrière du quartier des hommes, on trouvait « une cloison très solide », construite

par le charpentier de telle façon qu'elle permettait la circulation de l'air au niveau du pont inférieur. Riland y trouvait tout de même l'aération bien pauvre ; les hommes étaient par conséquent soumis à « la plus impure et la plus étouffante des atmosphères ». Pire, ils avaient trop peu d'espace : celui qui leur était alloué était « bien trop étroit, aussi bien pour leur confort que pour leur santé ». Riland s'aperçut que les hommes, quand ils étaient amenés sur le pont principal, semblaient « en colère, horribles, mais aussi sombres et découragés ». Quand, après de nombreuses heures passées dans l'obscurité, ils montaient chaque matin sur le pont principal, ils clignaient des yeux à n'en plus finir face à la morsure du soleil [60].

La partie centrale du pont inférieur, qui allait à peu près du grand mât au mât d'artimon, était réservée aux femmes, car le *Liberty*, contrairement à la plupart des négriers, ne disposait pas de quartier spécifique pour les jeunes garçons. Pour isoler les hommes des femmes, par conséquent, on avait laissé un espace d'à peu près trois mètres entre leurs quartiers respectifs, qui servait également de passage pour que l'équipage puisse aller dans la cale où étaient stockés les marchandises, l'équipement marin et les provisions (la nourriture et l'eau, probablement dans d'immenses « tonneaux de Guinée »). À l'avant et à l'arrière, le quartier des femmes était fermé par de robustes cloisons. Les femmes – la plupart d'entre elles n'étaient pas dans les fers – avaient plus d'espace et plus de liberté de mouvement que les hommes, car seules quarante-cinq d'entre elles dormaient là. La grille, qui ressemblait à une boîte, était située à un mètre à peu près au-dessus du pont principal, et « laissait passer une grande quantité d'air », selon Riland. Les femmes qui étaient en dessous pourraient bien ne pas avoir partagé son avis [61].

Deux logements supplémentaires avaient été créés sous le gaillard d'arrière, qui s'élevait à un peu plus de deux mètres au-dessus du pont principal et se prolongeait jusqu'à la poupe du vaisseau. Le logement le plus proche de la poupe était l'appartement dans lequel se trouvaient la

couchette du capitaine et celle de Riland. Même ces deux personnes, les plus privilégiées du navire, partageaient chaque nuit leur espace avec les vingt-cinq petites filles africaines qui dormaient juste sous leur appartement. Le capitaine avait prévenu le jeune homme que « l'odeur risquait d'être incommodante pendant quelques jours », mais l'avait assuré qu'« elle deviendrait imperceptible à la seconde où le navire serait porté par les alizés[62] ». La sensibilité de gentilhomme de Riland ne lui permit pas, apparemment, de surmonter ce désagrément. En effet, il écrivit plus tard : « Pendant la nuit, j'étais suspendu au-dessus d'une foule d'esclaves blotties les unes contre les autres, dont la puanteur excédait par moments les limites de mon endurance ».

La situation était similaire dans la pièce adjacente, qui ouvrait sur le pont principal. Y dormaient le second et le chirurgien ; sous eux reposaient chaque nuit trente-neuf garçons. Les autres espaces sur le pont principal étaient réservés aux malades, surtout ceux qui souffraient de dysenterie, qui « étaient gardés séparés des autres ». Les hommes malades étaient placés dans le canot bâtard. Une bâche jetée par-dessus le canot faisait office d'auvent. Les femmes malades, elles, étaient installées sous le pont intermédiaire. Il restait très peu de place pour les marins qui accrochaient leurs hamacs sous le canot bâtard, près des malades, espérant que l'auvent les protégerait des éléments, et plus particulièrement de la rosée nocturne quand ils longeaient les côtes africaines.

Riland met l'accent sur une autre caractéristique, littéralement centrale dans l'organisation sociale du pont principal : le *barricado*, une solide barrière de bois haute de trois mètres qui divisait le navire en deux au niveau du grand mât et se prolongeait de 70 cm de chaque côté du vaisseau. Cette structure, qui, une fois construite, transformait n'importe quel vaisseau en négrier, séparait les hommes serrés les uns contre les autres des femmes, et servait de barrière défensive derrière laquelle l'équipage pouvait se retrancher (du côté des femmes) en cas de révolte des esclaves. Mais

c'était également une installation militaire depuis laquelle l'équipage gardait et contrôlait les esclaves. Riland remarqua qu'on avait construit une petite porte à l'intérieur de la barricade, à travers laquelle ne pouvait passer, et lentement, qu'une seule personne à la fois. À chaque fois que les hommes esclaves étaient sur le pont principal, deux sentinelles armées protégeaient cette porte, tandis que « quatre autres, chacune armée d'un tromblon chargé, étaient placées en haut de la barricade juste au-dessus de la tête des esclaves. Deux canons, chargés de petits plombs, étaient pointés vers le pont principal à travers des trous percés dans la barricade et destinés à les accueillir ». La peur de l'insurrection était omniprésente. Le capitaine assura à un Riland nerveux que « les esclaves étaient si bien gardés que la moindre tentative de révolte serait tuée dans l'œuf ». Ils avaient déjà essayé de se soulever une fois près des côtes africaines, et ils avaient en effet échoué. Dès que les esclaves montaient à bord, le pont principal se transformait en une cour de prison sévèrement gardée.

Si Riland remarqua bien le canot bâtard du navire, dans lequel les esclaves masculins malades étaient isolés, il ne sembla pas en avoir mesuré l'importance. Ce solide vaisseau, parfois long de plus de neuf mètres, avec un mât et souvent un pierrier[63], pouvait naviguer à la voile comme à la rame et transporter une charge non négligeable. Il pouvait même servir à remorquer le navire quand ce dernier était encalminé. Les négriers transportaient également souvent un second petit bateau appelé chaloupe, qui, s'il avait bien une voile, était le plus souvent mené à la rame par quatre à six marins. Ces deux vaisseaux étaient d'une importance critique pour le navire négrier, dans la mesure où presque tout le commerce sur la côte africaine se faisait à l'ancre et nécessitait d'effectuer des allers et retours permanents jusqu'au rivage pour transporter les biens manufacturés jusqu'à terre et ramener des esclaves (qui étaient aussi emmenés dans des pirogues africaines). Les deux bateaux avaient généralement une coque peu profonde

afin, d'une part, de s'échouer plus facilement sur les rivages et, de l'autre, d'avoir plus de stabilité quand ils transportaient des cargaisons de valeur[64].

D'autres caractéristiques du navire négrier, dont Riland ne parle pas, étaient néanmoins tout aussi importantes. La sainte-barbe, généralement proche de la chambre du capitaine (et donc située à l'endroit le plus éloigné possible du quartier des esclaves masculins), était présidée par l'artilleur et étroitement surveillée. On trouvait dans la coquerie, le domaine du cuisinier, d'immenses chaudières en fer ou en cuivre qui lui permettaient de préparer à manger pour plus de 270 personnes, c'est-à-dire pour tous les esclaves et tout l'équipage. Enfin, autre particularité du négrier, un filet, en fait un assemblage de cordes qui faisait penser à une sorte de barrière, était attaché par l'équipage tout autour du navire afin d'empêcher les esclaves de se jeter par-dessus bord[65].

Les navires négriers comme le *Liberty* qui passaient de longues périodes sur la côte africaine à rassembler leurs cargaisons humaines possédaient le plus souvent une autre caractéristique : leur coque était doublée de cuivre pour les protéger des dégâts causés par les vers tropicaux et les mollusques, dont le meilleur exemple reste sans doute le *Teredo navalis*, c'est-à-dire le taret[66]. En 1800, la doublure en cuivre de la coque était devenue extrêmement commune, même s'il s'agissait d'un progrès technique relativement récent. Au début du XVIII^e^ siècle, la coque des vaisseaux destinés à naviguer dans des eaux tropicales était généralement doublée d'une couche supplémentaire de goudron et de crin, épaisse d'un peu plus d'un centimètre, comme celle dont Manesty avait passé commande. En 1761, la British Royal Navy, qui patrouillait régulièrement dans les tropiques, expérimenta avec succès les premières doublures de cuivre. En quelques années seulement, de nombreux navires négriers se dotèrent de la même doublure, alors même que l'expérimentation était encore en cours, et, dans les années 1780, la pratique s'était largement répandue sur tous les navires, surtout les plus gros[67]. Le *Triumph*, un 350 tonneaux construit à

Liverpool qui avait auparavant navigué en tant que négrier sous le nom de *Nelly*, fut mis aux enchères à Newport, dans le Rhode Island, en 1809, et présenté comme « cuivrés aux préceintes[68] » et « ceinturé de cuivre[69] ». Au cours des vingt dernières années du commerce des esclaves, entre 1783 et 1808, la caractéristique sur laquelle on mettait le plus souvent l'accent lors de la vente d'un navire négrier était son fond en cuivre[70].

À l'époque où le *Liberty* naviguait, en 1801, certains des plus grands navires négriers se servaient de voiles spécialement conçues pour maximiser l'aération et donc améliorer la santé des esclaves des ponts inférieurs. Ces voiles étaient des sortes de tubes en forme d'entonnoir, faits de toile et ouverts sur le dessus, courbés en certains endroits et attachés aux écoutilles pour « transmettre vers le bas un courant d'air frais, jusqu'aux logements les plus bas d'un navire ». Ces voiles avaient à l'origine été conçues pour les navires de guerre, dans le but de préserver la santé des marins, et étaient maintenant utilisées pour le commerce des esclaves, même si c'était d'une manière quelque peu inconséquente. En effet, quelques années auparavant, un observateur avait remarqué que seul un négrier sur vingt possédait ce type de voiles, et il y a de fortes chances pour que le *Liberty* ait fait partie de la vaste majorité des navires qui en étaient dépourvus[71].

Riland nota également la présence de chaînes pour attacher les hommes esclaves à bord du *Liberty*, et il toucha là du doigt l'un des autres éléments essentiels d'un navire-prison : le matériel du servage. Ce dernier incluait sans doute des menottes et des fers, des colliers de fer, diverses sortes de chaînes, et, peut-être, un fer à marquage. De nombreux navires négriers avaient à leur bord des poucettes, un instrument de torture médiévale dans lequel on insérait les pouces de l'esclave rebelle qui étaient alors pris en étau et lentement écrasés, parfois pour obtenir des aveux. Une vente à bord du navire négrier *John*, annoncée dans le *Connecticut Centinel* du 2 août 1804, comportait parmi ses lots « 300 paires de chaînes d'excellente

facture » et « 150 colliers de fer vendus avec leurs anneaux de fixation, etc. Le tout dans un état approprié à la détention des esclaves »[72].

Toutes ces particularités rendaient un *guineaman* facile à identifier après une catastrophe, comme quand, par exemple, un brick démâté « se brisa sur un écueil » à la Grande Caye, dans les Bahamas, en 1790. On avait reconnu en lui « un vieux *guineaman*, d'après le nombre de menottes qu'on retrouva dans son épave[73] ». Quelques années plus tard, en 1800, le capitaine Dalton, commandant du *Mary-Ann*, découvrit un autre vaisseau fantôme sur les côtes de la Floride. C'était un grand vaisseau couché sur son flanc, sans voile, plein d'eau, et sans aucun signe d'une quelconque présence humaine. Il se révéla qu'il s'agissait du *Greyhound*, de Portland dans le Maine, que le capitaine identifia comme un négrier « grâce à ses grilles disposées de l'avant à l'arrière ». John Riland ne connut pas une telle catastrophe, mais il était parfaitement conscient d'être monté à bord d'un genre très particulier de machine. Sa capacité à incarcérer et transporter les corps des Africains contribua à faire émerger un tout nouveau monde atlantique, un monde de travail, de plantations, de commerce, d'empires et de capitalisme[74].

---

1. Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture, with Proposals for Improving the Form of Ships, to which are added, some Observations on the Structure and Carriages for the Purposes of Inland Commerce, Agriculture, & c.*, Londres, 1784, p. 23. Voir également Robin Blackburn, *The Making of the New World Slavery : From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Londres, Verso, 1997, p. 376. Sur la transition vers le capitalisme, voir Maurice Dobb, *Études sur le développement du capitalisme*, trad. de Liane Mozère, Paris, Maspero, 1969 (1964) ; Immanuel Wallerstein, *Capitalisme et Économie-monde, 1450-1640*, Paris, Flammarion, 1980 (1974) ; Rodney Hilton (dir.), *The Transition from Feudalism to Capitalism*, Londres, New Left Books, 1976 ; Eric Wolf, *Europe and the People Without History*, Berkeley, University of California Press, 1982.
2. Romola et R. C. Anderson, *The Sailing-Ship : Six Thousand Years of History*, New York, W. W. Norton, 1963 (1926), p. 129 ; Basil Greenhill, *The Evolution of the Wooden Ship*, New York, Facts on File, 1988, p. 67-76. Des travaux fascinants ont récemment été publiés par des chercheurs en archéologie nautique, qui sont parvenus à mettre au jour et à analyser la culture matérielle des navires négriers. Voir Madeleine Burnside et Rosemarie Robotham, *Spirits of the Passage : The Transatlantic Slave Trade in the Seventeenth*

Century, New York, Simon & Schuster, 1997 (à propos du *Henrietta Marie*) ; et Leif Svalesen, *The Slave Ship Fredenborg*, Bloomington, Indiana Univerity Press, 2000. Pour une vue d'ensemble sur la question, voir Jane Webster, « Looking for the Material Culture of the Middle Passage », in *Journal of Maritime Research*, 2005.

3. Carlo Cipolla, *Guns, Sails, and Empires : Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*, New York, Pantheon Books, 1965.
4. *Memoirs of Crow*, p. 137. Le roi Holiday fit cette remarque en 1807, furieux de la fin du commerce des esclaves. Le roi d'Angleterre, puisqu'il possédait des « grands navires », pouvait envoyer les « mauvaises gens » très loin, par exemple à Botany Bay, en Australie, mais le roi Holiday, lui, ne le pouvait pas.
5. Philip Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex : Essays in Atlantic History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, chap. II.
6. C. R. L. James, *Les Jacobins noirs. Toussaint Louverture et la révolution de Saint-Domingue*, trad. de Pierre Naville, Paris, Éditions Amsterdam, 2008 (1938), p. 109.
7. Robin Blackburn, *The Making of the New World Slavery*, *op. cit.*, p. 350.
8. Samuel Martin, *An Essay on Plantership*, Londres, 1773.
9. Robin Blackburn, *The Making of the New World Slavery*, *op. cit.*, p. 515. La contribution de l'esclavage au développement du capitalisme reste âprement débattue. Voici quelques ouvrages importants présentant sur cette question des points de vue opposés : Eric Williams*, Capitalism and Slavery*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1944 ; Seymour Drescher, *Econocide : British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1977 ; David Eltis et Stanley L. Engerman, « The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain », in *Journal of Economic History*, n° 60, 2000, p. 123-144 ; Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001 ; Joseph Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England : A Study in International Trade and Economic Development*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002.
10. Pour plus de renseignements sur les « *factories* flottantes », voir Conrad Gill, *Merchants and Mariners in the 18th Century*, Londres, Edward Arnold, 1961, p. 91-97.
11. James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Adressed to the Rev. Thomas Clarkson*, Londres, James Phillips, 1788, p. 5. Pour deux listes fort complètes de cargaisons destinées à l'extérieur, voir « Estimate of a Cargo for the *Hungerford* to New Calabar for 400 Negroes, May 1769 », et « Estimate of a Cargo for 500 Negroes to Bynin, 1769 », tous les deux D.M. 15, Bristol University Library.
12. Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain, 1700-1750*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2010 (1987), chap. II ; et Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, Cambridge, Cambridge University Press, chap. V.
13. James Field Stanfield, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books*, Londres, James Phillips, 1789, p. 26 ; et *An Apology of Slavery ; or, Six Cogent Arguments against the Immediate Abolition of the Slave Trade*, Londres, 1792, p. 45.
14. Malachy Postlethwayt, *The African Trade, The Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America*, Londres, 1745 ; et, du même auteur, *The National and Private Advantages of the African Trade Considered : Being an Enquiry, How Far It*

concerns the Trading Interest of Great Britain, Effectually to Support and Maintain the Forts and Settlements of Africa, Londres, 1746.

15. N.d.T. : Titre que l'on pourrait traduire par : *Le Commerce africain : le grand pilier et le soutien du commerce britannique des plantations en Amérique.*
16. Pour une discussion sur la manière dont les opinions de Postlethwayt ont changé dans les années 1750 et 1760, qui met l'accent sur ce qui en viendra par la suite à être appelé le « commerce légitime », par opposition au commerce des esclaves, et qui fournira par conséquent beaucoup d'eau au moulin des abolitionnistes comme Thomas Clarkson, voir Christopher Leslie Brown, *Moral Capital : Foundations of British Abolitionism*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2006, p. 272-274.
17. K. G. Davies, *The Royal African Company*, New York, Atheneum, 1970. Pour une étude des forts consacrés à la traite des esclaves et des « *factories* » plus tard au XVIII^e^. siècle, voir « Transcripts of Official Reports and Letters Relating to the State of British Settlement on the Western Coast of Africa in 1765 », King's MS # 200, BL ; ainsi que « Sandry Books and Papers Relative to the Commerce to and from Africa delivered to the Secretary of State of the Africans and American Department by John Roberts, Governor of Cape Coast Castle, 13th December 1779 », Egerton 1162A-B, BL. Voir aussi Eveline C. Martin, *The British West African Settlements, 1750-1821*, Londres, Longmans, 1927.
18. John Lord Sheffield, *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade, and on the Reasonableness of attempting some Practicable Mode of Relieving the Negroes*, Londres, 1791 (1790), p. 21 ; Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760-1810*, Londres, 1795, chap. II, et surtout les p. 48 et 57 ; David Richardson, « Profits in the Liverpool Slave Trade : The Accounts of William Davenport, 1757-1784 », in Roger Anstey et P. E. H. Hair (dir.), *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*, Chippenham, Angleterre, Anthony Rowe for the Historical Society of Lancashire and Cheshire, 1989 (1976), p. 60-90 ; Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 98-100 ; Kenneth Morgan, « James Rogers and the Bristol Slave Trade », in *Historical Research*, n° 76, 2003, p. 189-216.
19. Joseph Manesty à John Bannister, 2 août 1745, in John Bannister Letter-Book, n° 66, f. 2, Newport Historical Society, Newport, Rhode Island. Cette lettre est reproduite dans Donnan III, p. 137. Sur le *Chance*, voir *TSTD*, # 90018.
20. . Nous disposons de données détaillées sur l'un des voyages dédiés au commerce des esclaves de Manesty. L'*Addington*, commandé par John Perkins, navigua depuis Liverpool jusqu'à divers endroits de la côte africaine en 1754-1755. Perkins livra 136 esclaves (50 hommes, 25 femmes, 38 garçons et 23 filles, dont un certain nombre de « malades et de mauvais grés ») à l'établissement commercial de Case & Southworth à Kingston, à la Jamaïque. Après avoir payé la commission du capitaine, le « prix par tête » au chirurgien et la rémunération de l'agent commercial, Manesty toucha 5 047,156 livres (soit à peu près un million de dollars en 2007), avec lesquels il dut payer le prix de la cargaison originale et les salaires des membres de l'équipage (nous ne connaissons pas ces chiffres). Voir « Sales of 136 Negroes being the Ship Adlington's Cargoe John Perkins Master, from Africa on acct of Joseph Manesty & Co., Merchts in Liverpool », Case & Southworth Papers, 1755, 380 MD 35, LRO.

21. Manesty à Bannister, 14 juin 1747, Bannister Letter-Book, n° 66. Manesty était le propriétaire principale de l'*Addington*, de l'*African*, de l'*Anson*, du *Bee,* du *Chance*, du *Duke of Argyle*, du *June*, du *Perfect* et du *Spencer*. Il possédait également des parts sur d'autres vaisseaux, comme le *Swan* et le *Fortune*. Entre 1745 et 1758, il a investi dans dix-neuf voyages. Voir *TSTD*, # 90018, # 90136-41, # 90174, # 90350, # 90418-5, # 90493-5, # 90558, # 90563, # 90569, # 90653 et # 90693. Selon Elizabeth Donnan, John Bannister descendait d'une famille de marchands bostoniens et vint à Newport après 1773. Il fut lui-même marchand et investit dans des navires corsaires. Il semblerait qu'il ait avant tout été un intermédiaire faisant la connexion avec les constructeurs de navires plutôt qu'un constructeur de navires lui-même. D'ailleurs, peu après cet épisode, il commanda son propre navire négrier. Il fut l'unique propriétaire du *Hardman*, un senau commandé par le capitaine Joseph Yowart qui fit trois voyages de Liverpool à l'Afrique et aux Antilles entre 1749 et 1754 (*TSTD*, # 90150-90152).
22. Joseph Manesty à Joseph Harrison, de Liverpool, 10 septembre 1745, in Donnan III, p. 138.
23. Pour deux autres commandes de navires probablement négriers, placés par les membres de l'une des plus grandes familles du commerce des esclaves de la Nouvelle-Angleterre, les D'Wolfs de Bristol, Rhode Island, voir « Agreement between William and James D'Wolf, and John, Joseph and Joseph Junr Kelly of Warren », 8 janvier 1797, Classeur B-10, Ship's Accounts ; ainsi que « Memorandum of an Agreement between John and James D'Wolf and builder William Barton », 13 mars 1805, Classeur B-3, *Orozimbo*, Captain Oliver Wilson ; tous les deux se trouvent dans les James D'Wolf Papers, Bristol Historical Society, Bristol, Rhode Island.
24. M. K. Stammers, « "Guineamen" : Some Technical Aspects of Slave Ships », in Anthony Tibbles (dir.), *Transtlantic Slavery : Against Human Dignity*, Londres, HMSO, 1994, p. 40. Il est intéressant de souligner que les navires négriers devinrent plus petits, plus rapides et moins chers après l'abolition, et ce à la fois pour éviter d'être repéré, pour être capable de fuir les patrouilles navales et pour diminuer la perte en cas de capture. À propos du tangage et du roulis du vaisseau, voir la plainte du marchand John Guerard selon laquelle de nombreux esclaves « ont tellement souffert des chutes et de la fatigue qu'ils ne valent plus grand-chose ». Voir John Guerard à William Jolliffe, 25 août 1753, in John Guerard letter book, p. 164-167, South Carolina Historical Society, Charleston.
25. Ici, comme dans le reste de l'ouvrage, le tonnage ne fait pas référence au poids du navire mais à sa capacité de transport, et encore d'une manière imprécise. Au Moyen Âge, le « tonneau » faisait référence à un fût (d'à peu près 110 litres) utilisé pour le transport du vin entre la France et l'Angleterre. Un vaisseau qui pouvait transporter une centaine de ces fûts était un vaisseau de cent tonneaux. Mais, avec le temps, le « tonnage » revêtit de nombreuses autres significations, non seulement entre les différentes nations, mais également en leur sein. Une transition du « tonneau enregistré » (« *registered ton* ») au « tonneau mesuré » (« *measured ton* ») fut décrétée en Grande-Bretagne par le Parlement en 1786. Je n'ai fait aucun effort particulier pour homogénéiser les chiffres des tonnages, et je les donne toujours de la manière dont ils ont été originellement consignés dans les sources primaires. Pour une étude de la question, voir Frederick C. Lane, « Tonnages, Medieval and Modern », in *Economic History Review*, n° 17, 1964, p. 213-233.

26. L'un de ces vaisseaux est peut-être devenu l'*Anson*, construit à Newburyport, Massachusetts, et nommé d'après l'amiral qui fit le tour du monde en navire et captura en 1744-1745 un vaisseau de la flotte espagnol qui transportait un énorme trésor, ou alors le *Swan*, construit à Swansea, dans le Massachusetts. Voir *TSTD*, # 90174 et # 90160-90162. Pour des prix d'autres navires négriers, voir Ralph Inman à Peleg Clarke, Boston, 11 mai 1772, in Donnan III, p. 257 ; Roderick Terry (éd.), « Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade », in *Bulletin of the Newport Historical Society*, n° 62, 1927, p. 12-13 ; *Wilson v. Sandys*, Accounts for the Slave Ships *Barbabos Packet, Meredith, Snow Juno, Saville,* and *Cavendish* : Liverpool, St. Christophe, Grenade, 1771, Chancery (C) 109/401, NA.
27. Manesty à Harrison, in Donnan III, p. 138.
28. J. H. Parry, *Trade and Dominion : The European Oversea Empire in the Eighteenth Century*, Londres Weideenfeld & Nicolson, 1971, p. 12 ; Romola et R. C. Anderson, *The Sailing-Ship*, *op. cit.*, p. 178 ; Joseph A. Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America*, Charlottesville, University of Virginia Press, 1976, p. 32-33 ; Stephen D. Behrendt, « Markets, Transaction Cycles, and Profits : Merchant Decision Making in the British Slave Trade », in *William and Mary Quaterly*, 3e série, n° 58, 2001, p. 171-204.
29. Ronald Steward Brown, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century, including the King's Ships built there with Notes on the Principal Shipwrights*, Liverpool, University of Liverpool Press, 1932, p. 75.
30. N.d.T. : Soit « Humble et Pressé ».
31. David M. Williams, « The Shipping of the British Slave Trade in its Final Years, 1798-1807 », in *International Journal of Maritime History*, n° 12, 2000, p. 1-25.
32. Ce paragraphe doit beaucoup à Joseph A. Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America*, *op. cit.*, p. 55-56 et 89. Sur le fourneau et les cheminées, voir la lettre de John Fletcher au capitaine Peleg Clarke, Londres, 16 octobre 1771, Peleg Clarke Letter-Book, Newport Historical Society, n° 75-A.
33. Voir William Sutherland, *The Shipbuilder's Assistant*, 1711, et *Britain's Glory ; or, Ship-Building Unvail'd, being a General Director for Building and Compleating the said Machines*, 1729 ; John Hardingham, *The Accomplish'd Shipwright,* 1706 ; Mungo Murray, *Elements of Naval Architectures*, 1764 ; Fredrik Henrik af Chapman, *Architecturia Mercatoria Navalis*, 1768 ; Marmaduke Stalkartt, *Naval Architecture*, 1787 ; William Hitchinson, *Treatise on Naval Architecture,* 1794 ; David Steel, *The Elements and Practice of Rigging and Seamanship*, Londres, 1794, *The Ship-Master's Assistant and Owner's Manual*, 1803, et *The Elements and Practice of Naval Architecture*, 1805 ; Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture*. Pas un seul livre sur la construction navale ne fut publié dans les colonies anglaises des Amériques au XVIIIe siècle, si bien que les chantiers utilisaient ces manuels et suivaient les modèles européens. Voir Howard I. Chapelle, *The Search for Speed Under Sail, 1700-1855*, New York, W. W. Norton, 1967, p. 6-8.
34. Howard I. Chapelle, *The Search for Speed*, *op. cit.*, p. 412-414.
35. William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, Londres, T. Cadell, 1769 (1784 pour l'édition révisée), s.v. « Architecture (Naval) » ; *Rules and Orders of the Society or the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1791 ; *An Address to the Public, from the*

Society for the Improvement of Naval Architecture, Londres, 1791 ; *Catalogue of Books on Naval Architecture*, Londres, 1791 ; *An Address to the Public, from the Society for the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1792 ; *Report of the Committee for Conducting the Experiments of the Society for the Improvement of Naval Architecture*, Londres, 1799, I (citation).

36. « An Account of Men Belonging to the Snow Peggy the 13th of August 1748 », Anthony Fox, Master, 1748-1749, Musters Roll, vol. 1 (1748-1751), Society of Merchant Venturers Archives, BRO. Voir *TSTD*, # 77579. Pour le contexte, voir Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and the Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962, chap. VI et VII ; Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer*, *op. cit.*, chap. II ; Peter Earle, *Sailors : English Merchant Seamen, 1650-1775*, Londres, Methuen, 1998.
37. N.d.T. : Cette guerre, qui enflamma toute l'Europe, fut notamment l'occasion d'une longue guerre navale entre l'Angleterre et la France.
38. N.d.T. : La bombarde, inventée par Bernard Renau d'Eliçagaray au XVII^e^ siècle, est un bâtiment à fond plat spécialement destiné à porter des mortiers et à lancer des bombes. On l'appelait également à l'époque une « galiote à bombes ».
39. Barnaby Slush, *The Navy Royal : or a Sea-Cook turn'd Projector*, Londres, 1709, chap. VIII. Pour un schéma typique de distribution des salaires entre les membres de l'équipage, voir « A List of the Seamen on board Ship Christopher Ent'd 19 June 1791 », in « Ship Christopher's Book, 4th Voyage », Rare Book, Manuscript and Special Collections Library, Duke University.
40. W. S. (William Snelgrave), « Instructions for a First Mate When in the Road at Whydah », n.d., Humphry Morice Papers, Bank of England Archive, Londres.
41. Le second Thomas Eldred, de Rhode Island, témoigna que c'était « une pratique commune, sur les navires commerciaux faisant des voyages entre les Amériques et l'Afrique, de ne point avoir de chirurgien à bord ». Ils administraient plutôt des médicaments « grâce à un livre de recommandation que nous avions à bord ». Voir le témoignage de Thomas Eldred, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 166.
42. Les citations de ce paragraphe et du suivant sont tirées de Thomas Clarkson, *History*, vol. I, p. 327-330. L'un des petits vaisseaux étaient sans doute le *Fly*, un vaisseau de vingt-sept tonneaux commandé par le capitaine James Walker, qui quitta le port de Bristol le 7 août 1787 en direction de la Sierra Leone, où il embarqua trente-cinq captifs qu'il emmena à Tortola. Voir *TSTD*, # 17783. Pour des informations sur le vaisseau londonien plus grand et qui portait le même nom, voir *TSTD*, # 81477.
43. Sur l'espace dont disposaient les captifs sur le pont inférieur, voir Charles Garland et Herbert S. Klein, « The Alottment of Space for Slaves Aboard Eighteenth-Century British Slave Ships », in *William and Mary Quaterly*, 3^e^ série, n° 42, 1985, p. 238-248.
44. *TSTD*, # 90950, # 3777, # 4405, # 36299 et # 36406.
45. N.d.T. : Petits compartiments qu'il y avait de chaque côté de la poupe et qui servaient de cabinets d'aisances aux officiers.
46. N.d.T. : La caronade était une pièce d'artillerie de gros calibre mais de courte portée (150 à 300 mètres, alors qu'un canon standard avait une portée de 800 à 1 200 mètres).

47. Ronald Steward Brown, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century*, *op. cit.*, p. 29 et p. 127-129. Voir *TSTD*, # 83006. Pour des cas d'autres grands désastres, voir *TSTD*, # 90157 (le *Marton*, avec 420 captifs à bord, rapporté dans la *Georgia Gazette* du 3 décembre 1766) ; # 78101 (le *New Britannia*, avec 330 captifs à bord, rapporté dans le *Connecticut Journal* du 20 août 1773) ; # 82704 (le *Mercury*, avec 245 captifs à bord, rapporté dans l'*Enquirer* du 26 septembre 1804) ; # 25648 (l'*Independance*, avec 200 captifs à bord, rapporté dans l'*American Mercury* du 20 août 1807).
48. N.d.T. : Plus précisément, dans ce contexte, il s'agit d'un voilier à trois mâts gréés de trois phares carrés, et d'un beaupré. Par la suite, quand « *ship* » fera référence à ce type de navire particulier et non aux navires en général, nous traduirons par « trois-mâts ».
49. Hayley et Hopkins à Aaron Lopez, Londres, 20 juillet 1774, in Donnan III, p. 291 ; Walter Minchinton, « Characteristics of British Slaving Vessels, 1698-1775 », in *Journal of Interdisciplinary History*, n° 20, 1989, p. 53-81. Selon les données du *TSTD*, les navires négriers hollandais avaient tendance à être les plus gros du XVIII^{e} siècle, avec une moyenne de 300 tonneaux, suivis par les négriers français qui faisaient autour de 247 tonneaux. Le vaisseau moyen qui quittait les côtes américaines faisait lui 100 tonneaux. Stephen D. Behrendt souligne un point important : « En général, les marchands envoyaient les petits *guineamen* vers les marchés côtiers politiquement décentralisés, et fournissaient des esclaves de manière intermittente, tandis que les grands *guineamen* faisaient voile vers les ports et les lagunes où le pouvoir politique était centralisé et qui possédaient des infrastructures suffisantes pour maintenir un apport à grande échelle de cargaisons humaines. » Voir son « Markets, Transaction Cycles, and Profits », art. cit., p. 188.
50. N.d.T. : Le déplacement est le poids de l'eau déplacée par le navire, chargé et prêt à prendre la mer.
51. *Newport Mercury*, 7 janvier 1765.
52. N.d.T. : Un passavant, ou une embelle, désigne la partie d'un vaisseau comprise entre la herpe d'un grand mât et celle de l'avant.
53. *Pennsylvania Gazette*, 21 juin 1753 ; William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, *op. cit.*, s.v. « Sloop ».
54. *City Gazette and Daily Advertiser*, 28 novembre 1796 ; William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, *op. cit.*, s.v. « Ship ».
55. *South-Carolina State Gazette and Timothy's Daily Adviser*, 7 mai 1800 ; sir Jeremiah Fitzpatrick, M. D., *Suggestions on the Slave Trade, for the Consideration of the Legislature of Great Britain*, Londres, John Stockdale, 1797, p. 6, 17 et 62. Le trois-mâts barque était également un trois-mâts gréé de phares carrés sur le mât de misaine et le grand mât, mais d'une voile aurique sur le mât d'artimon, et, de plus, il n'avait pas de perroquet de fougue. Il était bien moins courant que le trois-mâts (*ship*).
56. Reverend John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, Londres, Hamilton, Adams & Co., 1827. Riland est né à la Jamaïque en 1778, et fut envoyé enfant à l'école en Angleterre. Adam Hochschild a remarqué que les éditeurs de ce volume publié de manière posthume y ont inclus des passages plagiés du récit que fit l'abolitionniste Zachary Macaulay de son voyage à bord d'un négrier, récit qui avait été publié dans le *Christian Observer* en 1804. Il a ensuite été republié dans le livre édité par la vicomtesse Knutsford, *Life and Letters of Zachary*

Macaulay, Londres, Edward Arnold, 1900, p. 86-89. Voir Adam Hochschild, *Bury the Chains : Prophets and Rebels in the fight to free an Empire's Slave*, Boston, Houghton Mifflin, 2005, p. 253-255 et 398. Le lecteur doit garder à l'esprit que les preuves présentées dans cette section ne proviennent pas d'un voyage, mais de deux voyages et de deux sources différentes.

57. J'ai trouvé deux navires appelés le *Liberty*, mais ni l'un ni l'autre ne correspondent aux dates de Riland. Le premier a navigué en 1795-1796, probablement depuis Londres vers un port inconnu d'Afrique, puis à la Barbade. Le second a fait le voyage de Liverpool à l'Angola, puis à Saint-Kitts, en 1806-1807. Macaulay, lui, navigua sur l'*Ann Phillipa*, depuis Liverpool jusqu'à la Sierra Leone, puis jusqu'à Kingston, en 1794-1795. Pour des informations sur ces divers navires, voir *TSTD*, # 82252, # 82254 et # 80291.
58. N.d.T. : Dans la Bible, Cham est l'un des fils de Noé. Un jour que son père était ivre, Cham le vit nu et en informa ses frères, qui le rhabillèrent en lui tournant le dos. Lorsqu'il eut dessoûlé, Noé maudit Canaan, fils de Cham, en le déclarant serviteur de Sem. À partir du Moyen Âge, les juifs et les catholiques (mais pas les musulmans) voient dans cette malédiction la justification de la mise en esclavage des descendants de Cham, les habitants d'Afrique noire. Leur couleur de peau plus sombre serait selon cette tradition le signe de cette malédiction.
59. Quand Riland navigua à bord du négrier, ses allégeances étaient encore troubles. Il avait de la sympathie pour la cause anti-esclavagiste, mais il avait également personnellement tout intérêt à voir le système esclavagiste prospérer, comme il en était parfaitement conscient. Une fois à bord du navire, il commença à penser que « sa chance dépendait de la prospérité commerciale des colonies », et donc du commerce des esclaves. Il était également conscient que son voyage « présentait ce type d'aventures sous un jour très favorable ».
60. J'ai déduit le tonnage du vaisseau de Riland du nombre d'esclaves embarqués, en me servant du *ratio* instauré par le Dolben Act de 1788 – c'est-à-dire à peu près 1,8 esclave par tonneau de capacité de transport. Le vaisseau de Macaulay (144 tonneaux) chargea 244 esclaves africains et en livra 225 en vie à Kingston.
61. Selon l'*Universal Dictionary of the Marine* de William Falconer, la grille consistait en « une sorte de couverture ouverte [“*open covers*”] posée sur la trappe, formée de plusieurs lattes de bois, qui, s'entrecroisant d'une certaine manière, laissaient un intervalle carré entre elles. Elle est construite pour laisser passer l'air et la lumière sur le pont inférieur, en particulier parce que les turbulences de la mer ou du temps rendent parfois nécessaire de fermer les hublots ».
62. N.d.T. : En anglais, les alizés se disent les « *trade wind* », soit les « vents du commerce ».
63. N.d.T. : Petit canon dont on se servait principalement pour tirer sur les vaisseaux à l'abordage, et que l'on chargeait avec des cartouches remplies de pierres, de cailloux ou de ferraille.
64. William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, *op. cit.*, s.v. « Boat », « Long-Boat », « Yawl » ; M. K. Stammers, « Guineamen », art. cit., p. 40.
65. Thomas Clarkson a remarqué que « la partie arrière du navire est le lieu où, premièrement, sont gardés les coffres à armes, et, deuxièmement, où l'on pilote le navire. D'où le fait que l'on place les plus faibles des esclaves, le plus souvent les petites filles, à la poupe ». Voir Clarkson au comte de Mirabeau, Huntington Library, San Marino, Californie. Pour une

enchère publique de « quatre grandes CHAUDIÈRES EN FER, adaptées à un *guineaman* ou un navire de guerre », voir le *South-Carolina State Gazette and Timothy's Daily Adviser* du 14 juin 1799. Sur les « tonneaux de Guinée », voir William B. Weeden, *Economic and Social History of New England, 1620-1789*, New York, Hillary House Publishers, Ltd, 1963, vol. II, 1774.

66. N.d.T. : Le taret est un mollusque friand de bois qui ressemble davantage à un ver, d'où son nom en anglais, le « *shipworm* », le « ver des navires ».
67. Sur les méthodes de doublure, voir le *Providence Gazette, and Country Journal* du 7 juillet 1770 et du 9 avril 1774.
68. N.d.T. : Préceinte : enceinte épaisse et métallique ceinturant un navire.
69. *Newport Mercury*, 25 mars 1809. La première référence que je suis parvenu à trouver à propos de la doublure en cuivre se trouve dans des procès-verbaux de la Royal African Company des années 1720. Voir *Ship's Book* (unidentified), 1722-1724, Treasury (T), 70/1227, NA.
70. Selon une lettre en provenance de Liverpool datant du 15 août 1791, « Aujourd'hui, un nouveau navire destiné au commerce africain, le *Carnatic*, a pris la mer depuis le quai royal, pour le compte du même marchand respectable. Il est doublé de cuivre grâce à un nouveau principe – les plaques sont corroyées à froid, et non, selon la méthode usuelle, par le feu. Nous en espérons de grands avantages. » Voir le *City Gazette and Daily Advertiser* du 26 octobre 1791, et *TSTD*, # 80733.
71. William Falconer, *Universal Dictionary of Marine*, *op. cit.*, s.v. « Windsail ».
72. *Connecticut Centinel*, 2 août 1804.
73. *Providence Gazette* ; et *Country Journal*, 5 août 1790.
74. *Providence Gazette*, 19 juillet 1800.

CHAPITRE III

Chemins africains vers le Passage du Milieu

À la fin de l'année 1794, une centaine de milles en amont du Rio Pongas, sur la Côte-au-vent, deux bandes de chasseurs, l'une du royaume gola et l'autre du royaume rival ibau, s'aventurèrent sur un territoire disputé pour y trouver du gibier. Un Ibau perça un animal de sa lance – ou du moins c'est ce qu'affirma l'un de ses compatriotes par la suite –, mais les Golas prétendirent que le trophée leur revenait de plein droit. Une rixe s'ensuivit, au cours de laquelle un Gola fut tué et plusieurs Ibaus sévèrement blessés. Les Golas prirent la fuite, et les Ibaus rentrèrent chez eux, triomphants, avec le gibier. Il ne fallut pas longtemps avant que le roi indigné des Golas ne levât une armée et n'envahît les terres ibaus les plus proches, détruisant au passage quelques villages et faisant des prisonniers qu'il s'empressa de vendre comme esclaves. Étourdi par son succès, il s'attaqua à la capitale ennemie, Quappa, espérant subjuguer tout le royaume. Après quelques féroces combats et une dernière erreur tactique, le roi battit en retraite et s'échappa, abandonnant au passage sept cents de ses meilleurs guerriers aux mains des Ibaus. Une fois les captifs attachés et enfermés, le roi des Ibaus fit passer le message, depuis les fleuves jusqu'aux côtes, qu'il souhaitait commercer avec les « pays de la mer ». Il trouva preneur quand le *Charleston* accosta. Le capitaine James Connoly envoya Joseph Hawkins et

un guide africain à travers les denses forêts afin d'acheter, et d'escorter jusqu'à la côte, cent guerriers golas[1].

Pendant ce temps, les « meilleurs guerriers » golas reposaient nus dans leur prison, « attachés entre eux au hasard, par les pieds et par les mains, leurs liens fixés au sol par des pieux ». Quand Hawkins arriva, le roi des Ibaus lui demanda de choisir ceux qu'il désirait. Une troupe de guerriers ibaus se chargea ensuite d'escorter le convoi jusqu'à la côte. Ils attachèrent les prisonniers à des poteaux, disposés en rangées espacées d'un peu plus d'un mètre, chacun avec un bandage d'osier lui enserrant le cou et les coudes immobilisés en arrière. Alors qu'ils commençaient leur marche vers le fleuve, le visage des prisonniers golas se mit à exprimer une « mélancolie maussade ». Ils s'arrêtèrent et se retournèrent pour jeter un dernier regard en arrière, les « yeux pleins de larmes »[2].

Après six jours de marche sans incident, le convoi arriva au bord de la rivière et, en même temps, à une transition capitale – de la terre à l'eau, de la propriété africaine à l'européenne, d'une technologie de contrôle à une autre. Les marins du *Charleston*, qui avaient remonté la rivière sur une petite embarcation, puis amené à la rame deux bateaux sur la berge pour embarquer les prisonniers, les attendaient munis de chaînes et de menottes en fer. Pour les prisonniers, c'était la fin des rêves d'évasion : tous leurs espoirs étaient réduits à néant. Les captifs commencèrent à hurler. « Le passage de leurs entraves de cordes à leurs entraves de fer, écrit Hawkins, déchira leurs cœurs comme il anéantit leurs espoirs. »

Comme l'on déplaçait les Golas par bateaux jusqu'à la petite embarcation, deux d'entre eux sautèrent par-dessus bord. Le premier fut capturé par un marin dans un bateau à l'arrière, et un coup de rame fracassa le crâne du second. Ceux qui restaient, quatre d'entre eux, sans chaînes, sur le pont, et les autres enfermés en dessous, « poussèrent un hurlement ». Ceux qui étaient encore libres sur le pont principal essayèrent de balancer deux marins par-dessus bord, mais leur cri avait alerté le reste de l'équipage

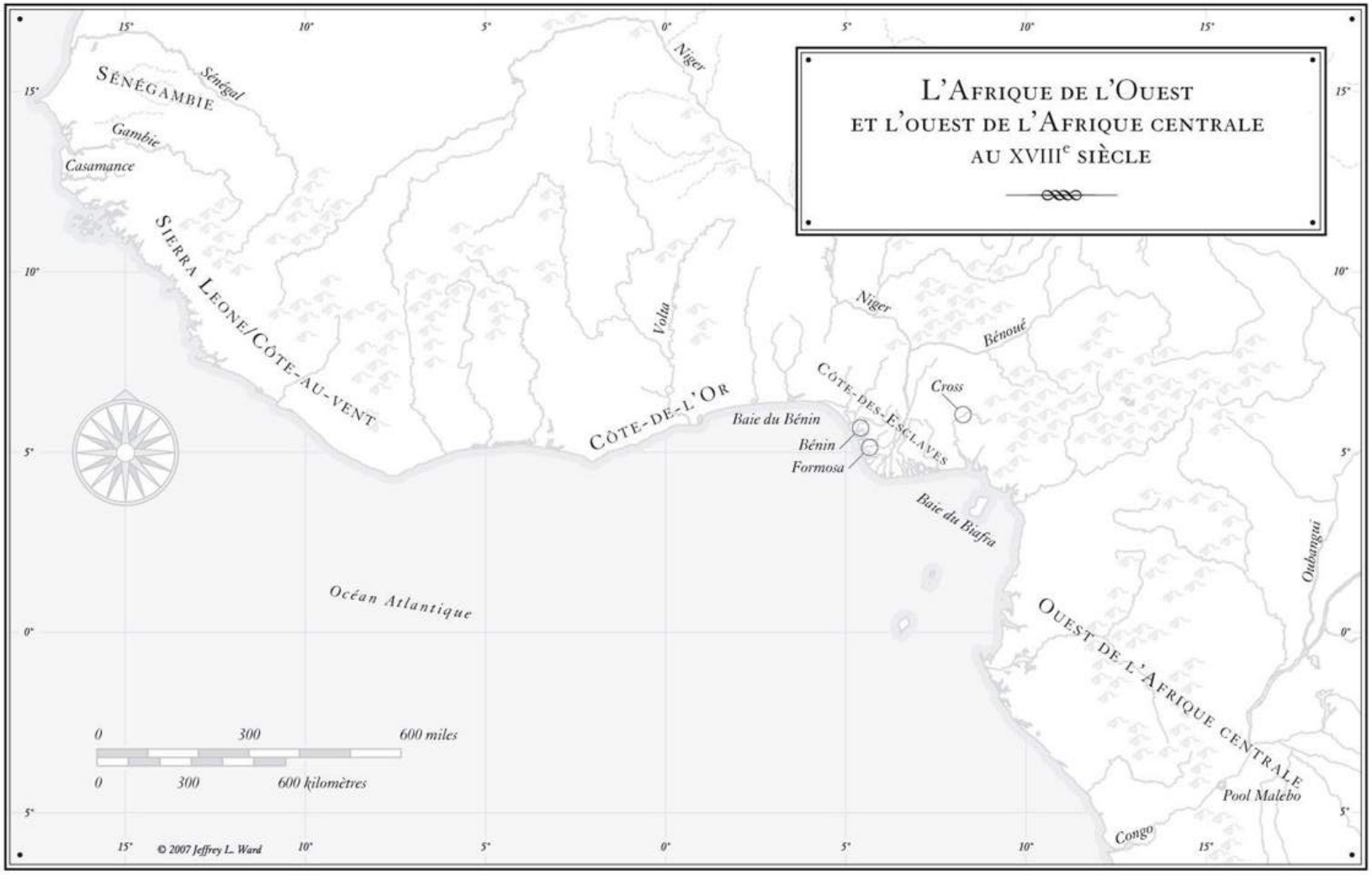
qui se rua sur le pont, armé de baïonnettes et de pistolets. Pendant ce temps, cinq des esclaves dans les fers avaient réussi à se libérer de leurs liens et essayaient avec acharnement de libérer les autres. Ceux qui étaient enfermés dans la cale passèrent alors leurs bras à travers les grilles, attrapant dès que possible les jambes des marins, et encourageaient leurs compagnons, « criant dès que l'un de ceux du dessus faisait quoi que ce soit qui avait l'air, de près ou de loin, de mettre en difficulté l'un des nôtres ». Les marins finirent par l'emporter. Le sang, dans chaque camp, avait beaucoup coulé. L'un des esclaves avait été tué, et neuf d'entre eux étaient blessés. Les autres furent mis aux doubles fers. Cinq marins avaient été blessés, Hawkins avait perdu le petit doigt, mais aucune de ces blessures n'était mortelle. Les esclaves furent bientôt chargés sur le *Charleston*, dans le ventre duquel ils rejoignirent quatre cents camarades d'infortune, tous promis aux plantations de la Caroline du Sud. Comment les guerriers golas auraient-ils pu deviner qu'un conflit de droits de chasse allait les mener à cinq mille milles de chez eux, à Charleston, en Caroline du Sud ? Désormais, ils avaient une tout autre guerre à mener[3].

Pour les captifs golas, comme pour des millions d'autres, l'esclavage commença à l'intérieur des terres africaines, quand ils furent séparés de leurs familles et de leurs terres. La plupart des personnes qui finissaient sur un navire négrier étaient asservies de force, contre leur gré, le plus souvent à la suite d'une « guerre » d'une sorte ou d'une autre, d'une capture, ou d'un châtiment de leur société d'origine, en tant que peine du crime dont elles avaient été reconnues coupables. Le long Passage du Milieu comportait donc deux étapes, comme le révèle le cas des Golas : la première étape se déroulait en Afrique, et constituait en une longue marche à travers les terres, et, le plus souvent, en un voyage sur les cours d'eau intérieurs (sur une embarcation occidentale en l'occurrence, mais, plus souvent, sur des pirogues) jusqu'aux côtes et aux navires négriers. Les marchands d'esclaves appelaient ces itinéraires des « chemins », des routes

sûres pour la force de travail arrachée à l'Afrique avant d'être injectée dans l'économie mondiale. La seconde étape se déroulait sur le navire négrier, c'était le Passage du Milieu océanique, depuis un port africain jusqu'à un port américain. Prises ensembles, ces deux étapes faisaient le lien entre l'expropriation qui avait lieu d'un côté de l'Atlantique et l'exploitation qui avait lieu de l'autre. Les chemins comme les expériences variaient d'une région d'Afrique à une autre, selon le type de société dont venaient les esclaves et les marchands d'esclaves. L'identité des asservis, l'endroit dont ils venaient et la manière dont ils étaient arrivés sur le navire négrier conditionnaient non seulement leurs réactions à l'esclavage, mais également la manière dont les maîtres des navires négriers tenteraient de les contrôler. Pour presque tous les captifs, à part les rares qui reviendraient comme marins, le départ de l'Afrique était irrévocable. Quand les asservis atteignaient le navire négrier, ils atteignaient en même temps le point de non-retour[4].

Le commerce des esclaves en Afrique

En 1700, l'Afrique de l'Ouest et l'ouest de l'Afrique centrale possédaient une population d'environ 25 millions d'individus, qui vivaient au sein d'un éventail complexe de sociétés tributaires[5] ou fondées sur les liens de parenté, dispersées sur plus de 6 000 kilomètres, le long du littoral qui reliait la Sénégambie à l'Angola. Les plus petites de ces sociétés n'avaient pas d'État, la plus grande partie d'entre elles étaient de taille modeste mais possédaient un certain degré de stratification interne, et, enfin, quelques-unes de ces sociétés étaient très importantes. Ces dernières possédaient un État fondé sur la classe qui contrôlait un immense territoire, faisait un commerce lucratif et entretenait des armées redoutables. Le plus souvent, ces grandes sociétés dominaient les plus petites, les contraignant à leur payer un tribut et à renoncer à leur souveraineté en termes de commerce et de guerre, tout en leur laissant une relative autonomie locale ainsi qu'une certaine latitude quant au contrôle de la terre et de la force de travail[6].


L'Afrique de l'Ouest
et l'ouest de l'Afrique centrale
au XVIIIe siècle
Sénégambie
Sénégal
Gambie
Casamance
Sierra Leone/Côte-au-Vent
Côte-de-l'Or
Côte-des-Esclaves
Niger
Volta
Bénoué
Cross
Baie du Bénin
Bénin
Formosa
Baie du Biafra
Océan Atlantique
Ouest de l'Afrique centrale
Oubangui
Pool Malebo
Congo
0 300 600 miles
0 300 600 kilomètres
© 2007 Jeffrey L. Ward

L'esclavage était une institution ancienne et largement acceptée parmi les plus grandes sociétés de la région, généralement réservée aux prisonniers de guerre et aux criminels. Le commerce des esclaves existait depuis des siècles. Du XVII^e^ au XIX^e^ siècle, plus de neuf millions d'âmes furent escortées vers le nord, dans le cadre de la traite transsaharienne organisée par les marchands arabes d'Afrique du Nord et leurs alliés musulmans. Ces esclaves étaient vendus sur des marchés extrêmement développés. Dans de nombreuses régions, quand les marchands européens débarquaient sur les côtes, ils ne faisaient que s'insérer dans des circuits d'échange préexistants, et il se passait quelque temps avant qu'ils ne les modifient[7].

Toujours est-il que, comme l'a souligné l'historien Walter Rodney, la possession d'esclaves et la différenciation des classes se sont développées bien plus rapidement dans les régions d'Afrique de l'Ouest où le commerce atlantique fut le plus intense. Ceci s'explique, d'une part, parce que les capitaines de négriers désiraient avoir affaire à des groupes dirigeants et des chefs puissants, des gens capables de réunir suffisamment de ressources de travail et de livrer les « marchandises », et, d'autre part, parce que ces mêmes individus accumulèrent au cours de ce processus d'importantes richesses et des technologies puissantes (et, plus particulièrement, des armes à feu). Il arrivait dans certaines régions que des sociétés plus petites et plus égalitaires s'essaient au commerce des esclaves mais, le plus souvent, elles se contentaient de vendre des produits agricoles aux navires pour leurs provisions. Les groupes de taille supérieure qui acquéraient des armes à feu et de la poudre tendaient généralement à devenir des États forts, centralisés et militaristes (par exemple les Ashantis, les Fons, les Oyos, les cités-États du Niger ou les Kongos), et se servaient de ces armes pour soumettre leurs voisins qui, bien sûr, fournissaient le prochain convoi

d'esclaves, destiné à être immédiatement échangé contre une caisse de mousquets. Dans les régions où la traite était particulièrement répandue, une nouvelle division du travail se développa autour des métiers consistant à attraper des esclaves, à les entretenir et à les transporter. En tant que classe, les marchands africains devinrent puissants, grâce au contrôle des douanes, des taxes, des prix et du flux des captifs. Avec le commerce atlantique des esclaves, le nombre total de captifs et l'importance de l'esclavage en tant qu'institution au sein des sociétés africaines connurent un essor sans précédent[8].

Au début du XVIII^e^ siècle, Portugais, Suédois, Danois, Hollandais, Français et Anglais possédaient tous une sphère d'influence et avaient leurs ports de commerce favoris, mais il n'était pas en général dans l'intérêt des marchands africains de laisser une quelconque nation européenne se trouver en situation de monopole si bien que, de temps en temps, ils commerçaient avec d'autres groupes nationaux. La traite sur la côte africaine restait par conséquent relativement ouverte et concurrentielle, comme l'apprirent à leur grand dam les marchands anglais après la Révolution américaine quand, à Anomabu, les marchands africains proclamèrent leur droit de négocier avec les Américains tout juste libérés de la tutelle britannique. Le marché de la traite connaissait également ses hausses et ses baisses – l'offre s'envolait après les grandes guerres de l'intérieur du pays, et baissait quand les réserves d'esclaves d'une région se voyaient épuisées par une traite intensive[9].

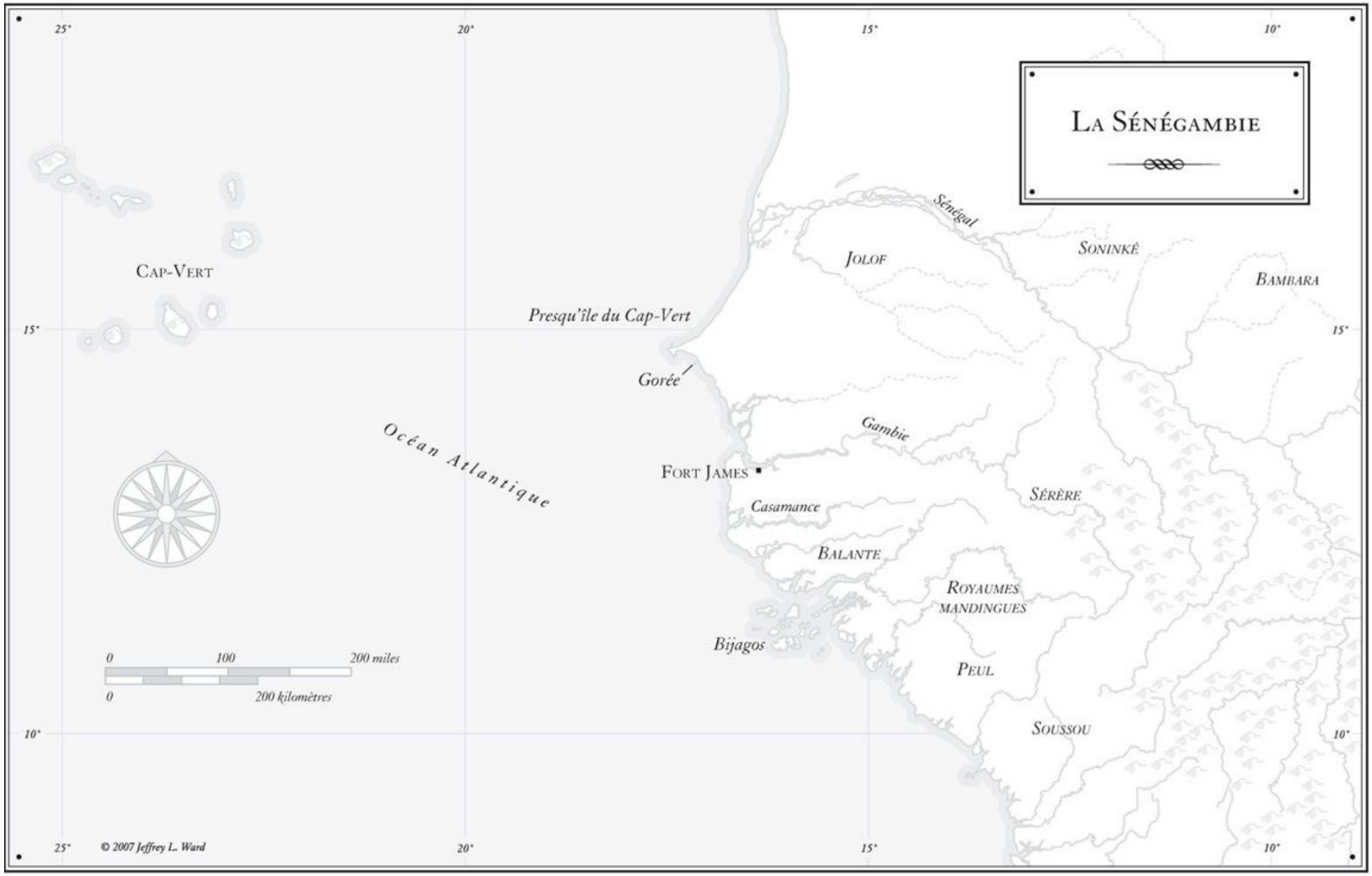
Si le commerce des esclaves variait selon les régions et les partenaires commerciaux, deux systèmes complémentaires subsistaient toujours : dans le « commerce de forteresse », les capitaines de navire achetaient des esclaves à d'autres Européens qui, eux, vivaient dans des endroits tels que le fort de Cape Coast sur la Côte-de-l'Or (aujourd'hui le Ghana) ; dans le « commerce de bateaux », qui était utilisé dans les nombreuses régions dépourvues de forts, les affaires étaient le plus souvent menées sur le pont

principal des navires, après que les pirogues, les canots bâtards et les chaloupes avaient acheminé les cargaisons dans un sens puis dans l'autre. Ce commerce était souvent appelé la « traite noire » car il était principalement contrôlé par des marchands africains, certains représentant les grandes nations commerçantes, et les autres des groupes plus petits, voire très petits, selon les régions. Il arrivait d'ailleurs que ces deux types de commerce coexistent.

La Sénégambie

L'homme que les marchands malinkés avaient amené à bord était grand – il faisait plus de 1,55 mètre – et maigre. Il approchait de la trentaine, et son crâne et sa barbe étaient rasés de près, comme un prisonnier de guerre. Le capitaine Stephen Pike de l'*Arabella* l'avait apparemment acheté sans regarder ses mains – afin de vérifier si elles étaient calleuses, comme il convient à un homme habitué au travail physique. Tel n'était pas le cas. Son nom était Ayuba, Ben Suleiman, Ben Ibrahim, soit en français, « Job, fils de Salomon, fils d'Abraham ». Il était « mahométan », ou musulman et, chose plus importante, fils de l'imam du Boundou, région proche du fleuve Sénégal, dans le royaume du Fouta-Djalon. Il avait été capturé alors qu'il faisait lui-même du commerce d'esclaves, essayant de vendre « deux Nègres », sans aucun doute « païens », dans l'objectif de réunir assez d'argent pour s'acheter du papier, pour lui et ses coreligionnaires lettrés. Une fois acheté, il réussit d'une manière ou d'une autre à expliquer sa situation au capitaine Pike, qui lui proposa de laisser son père le racheter. Mais la résidence familiale était trop loin et, bientôt, le navire repartit. Dans le Maryland, il attira l'attention d'un homme de loi compatissant, qui fut impressionné par ses connaissances – à quinze ans, il avait appris par cœur l'intégralité du Coran – et par son statut social élevé : « On pouvait sentir qu'il n'était pas un esclave comme les autres. » Il fut envoyé en Angleterre, où un groupe de gentilshommes contribua par souscription à racheter sa liberté. Il devint alors une « cause » célèbre ; il rencontra entre autres le roi, la reine et le duc de Montagu. Moins de trois ans après avoir embarqué sur l'*Arabella*, la Royal African

Company rapatria ce membre de l'élite africaine à Fort James, en Gambie, où il acheta immédiatement une femme esclave et deux chevaux. Quand il retourna au Boundou pour retrouver sa famille, il fut accueilli avec « exaltation » et des « torrents de larmes ». Il apprit que son père était décédé et que l'une de ses femmes fréquentait un autre homme, mais ses cinq enfants étaient vivants et en bonne santé. La Royal African Company espérait qu'il promouvrait ses intérêts une fois rentré chez lui : il ne les déçut point [10].


La Sénégambie
25°
20°
15°
10°
Cap-Vert
Presqu'île du Cap-Vert
Gorée
Océan Atlantique
Fort James
Sénégal
Jolof
Soninké
Bambara
Gambie
Casamance
Sérère
Balante
Royaumes mandingues
Bijagos
Peul
Soussou
0 100 200 miles
0 200 kilomètres
© 2007 Jeffrey L. Ward

Comme elle était la partie de l'Afrique de l'Ouest la plus proche de l'Europe, la Sénégambie natale de Job Ben Solomon – c'est sous ce nom qu'il devint célèbre en Angleterre – était la région qui connaissait depuis le plus longtemps le commerce atlantique des esclaves. Depuis le fleuve Sénégal, elle s'étirait au sud-ouest jusqu'au Cap-Vert, au sud-est jusqu'au fleuve Gambie, et, encore plus au sud, jusqu'au fleuve Casamance : ainsi, sur à peu près 450 kilomètres, elle disposait de trois systèmes hydrographiques majeurs qui reliaient l'intérieur des terres aux côtes. Le long de la côte habitaient quatre grands groupes wolofs, dont les Jolofs (auxquels appartenait Ayuba), qui contrôlaient le commerce entre les côtes et l'intérieur des terres. La plus grande partie des dirigeants de ces groupes étaient alors musulmans, mais de nombreux roturiers ne l'étaient pas, du moins jusqu'à la fin du XVIII^e^ ou jusqu'au début du XIX^e^ siècle. Plus loin à l'intérieur des terres se trouvaient les Malinkés, qui parlaient mandingue et étaient également musulmans ; au-delà, au milieu du bassin du fleuve Sénégal, se trouvaient les Peuls (des éleveurs nomades musulmans), et au-dessus de la partie supérieure du fleuve habitaient les Soninkés. Enfin, tout à l'intérieur des terres se trouvaient les Bambaras, unifiés à la fin du XVII^e^ siècle par le roi guerrier Kaladjan Coulibaly, et transformés en guerriers-cultivateurs. Dans la partie centrale méridionale vivaient les Sérères et, plus au sud, divers groupes malinkés. Des petites communautés dispersées vivaient également en Sénégambie, avec par exemple les Balantes, surtout concentrés le long des côtes, ou, sur les îles au large, les Bijagos[11].

L'islam avait commencé à se propager en Sénégambie au IX^e^ siècle, et, au XVIII^e^, même s'il était encore contesté, il était devenu sans conteste l'un des principaux éléments définissant la région. Avec l'essor de la société malinké, une société aristocratique, militariste et centrée sur l'équitation, de

nombreux membres de groupes culturels plus petits furent capturés et vendus à des marchands d'esclaves. Les hommes bijagos étaient connus pour se suicider s'ils se faisaient capturer. Des djihads contre des groupes non islamiques (ou contre des chefs islamiques qui ne l'étaient que de nom) éclatèrent dans les années 1720 et durèrent jusqu'aux années 1740, avant de s'embraser à nouveau dans les années 1780 et 1790. La mise en esclavage a connu un pic lors de ces deux périodes, conséquence du djihad du Fouta-Djalon, même si le processus d'asservissement est resté inégal selon les lieux et les époques. Dans les années 1720, par exemple, les bergers peuls se révoltèrent contre leurs dirigeants soussous, et réussirent à prendre le contrôle d'un bout de territoire : la résistance à l'asservissement était farouche, et continuait à bord des négriers.

Les autres roturiers se convertirent progressivement à l'islam, au moins afin d'éviter l'esclavage et ce, surtout dans la région du fleuve Gambie. Pendant ce temps, l'islam continuait à se répandre grâce au commerce des Dioulas qui, nomades, jouaient souvent le rôle d'intermédiaires, commerçant, convertissant et créant de nouveaux campements. Les esclaves venaient de trois zones de « recrutement » : la côte, la partie supérieure de la vallée du fleuve Gambie et du fleuve Sénégal, et les régions aux alentours de la partie centrale et supérieure du Niger. Il s'agissait généralement de cultivateurs et de bergers, parlant l'une des langues des groupes de l'Ouest atlantique. En Sénégambie et, plus que partout ailleurs, en Guinée, les forces islamiques/sahariennes et les forces européennes/atlantiques se rencontrèrent, s'affrontèrent et coopérèrent, avant de changer définitivement le visage de la région. Au cours du seul XVIII^{e} siècle, à peu près quatre cent mille personnes furent mises en esclavage dans cette région pour être vendues à des navires négriers et expédiées au Nouveau Monde. La moitié de ces navires étaient britanniques ou américains. À l'époque de son asservissement, Job Ben Solomon était

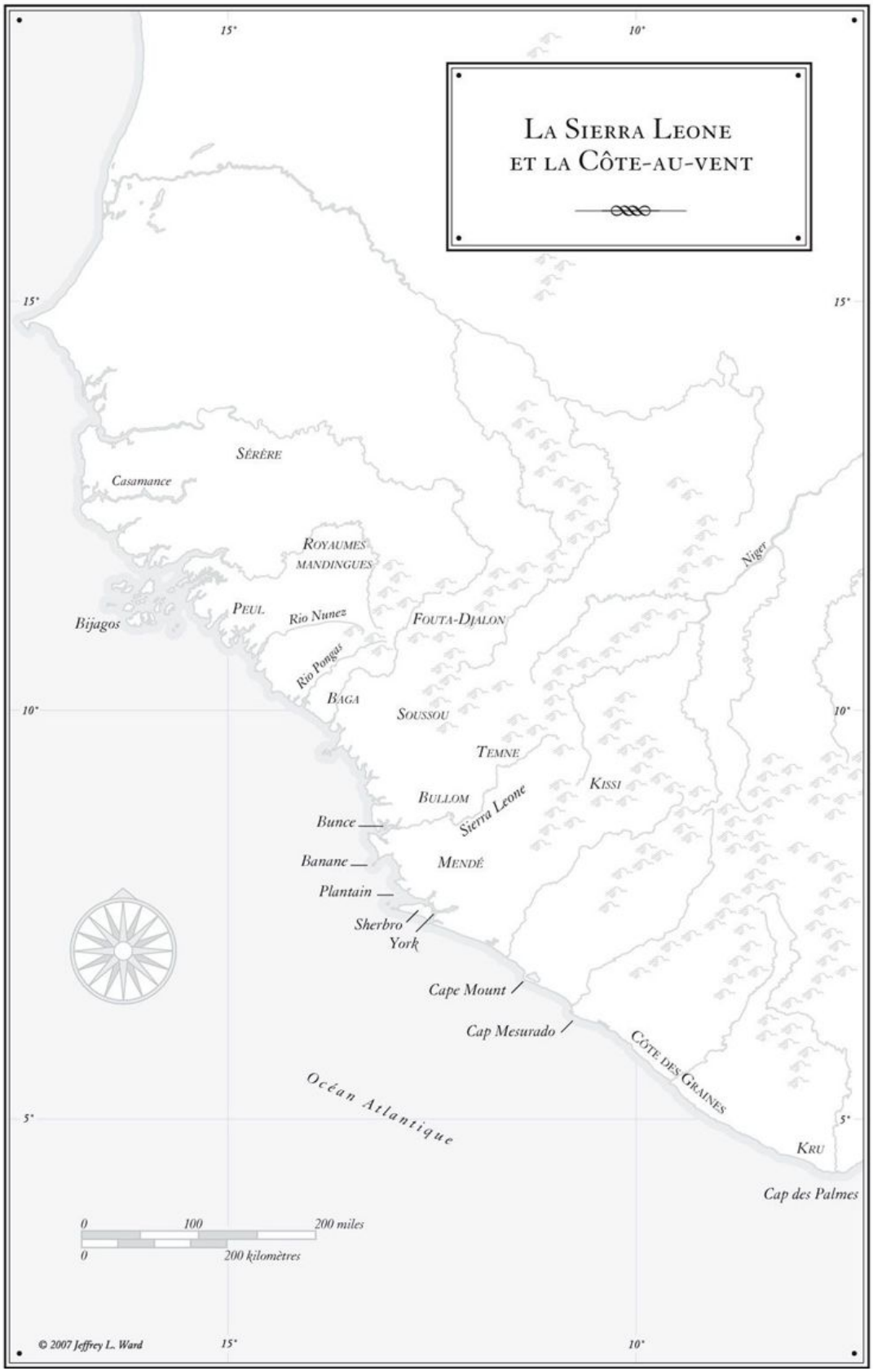
l’une des deux seules personnes au monde connues pour avoir accompli le Passage du Milieu dans l’autre sens et être revenues chez elles [12].

La Sierra Leone et la Côte-au-vent

Pendant les années 1750, Henry Tucker fut l'un des « *big men*[13] » de la côte de la Sierra Leone – grand par la richesse, par le pouvoir, par le prestige et par la stature physique. « C'est un homme gros et affable », dit son patron Nicholas Owen, un petit marchand d'esclaves. Tucker appartenait à une dynastie fondée par Peter Tucker, agent de la Royal African Company sur l'île de York dans les années 1780, et par sa femme américaine. Cette dynastie contrôlait le commerce sur la côte depuis plusieurs générations. Mulâtre et biculturel, le marchand Henry Tucker avait voyagé en Espagne, au Portugal et en Angleterre. Il avait adopté « le style anglais », et utilisait chez lui de la vaisselle en étain et de l'argenterie. Sa garde-robe était très colorée. Il avait acquis une vaste fortune dans le commerce d'esclaves et avait fait construire une ville entière autour de sa maison, dans laquelle vivaient ses six ou sept femmes, ses nombreux enfants, et encore plus d'esclaves et de travailleurs africains (« *grumettoes*[14] »). Tout le monde, semble-t-il, lui devait de l'argent, ce qui signifiait qu'il pouvait vendre presque n'importe qui, et à n'importe quel moment, en tant qu'esclave – à titre de remboursement de la dette. Il était par conséquent « estimé et craint par tous ceux qui avaient eu le malheur de tomber en son pouvoir ». Owen ajoutait que Tucker « passait pour un marchand honnête chez les Européens, et pour tout à fait le contraire chez les Noirs ». Le capitaine John Newton le considérait même comme le seul marchand honnête de toute la Côte-au-vent. Tucker fournissait un nombre particulièrement extraordinaire d'esclaves aux navires négriers, si bien que les capitaines avaient envers lui les attentions les plus délicates. À partir du

milieu des années 1750, ses richesses étaient telles qu'elles le plaçaient « au-dessus des rois » de la région[15].

La région de Tucker, la Sierra Leone et la Côte-au-vent, était parfois appelée la Haute-Guinée, et ses sous-régions spécifiques côte des Graines, Côte-d'Ivoire et côte de la Malaguette. La région s'étendait depuis le fleuve Casamance jusqu'au port d'Assinie, tout contre la Côte-de-l'Or, à travers une zone de forêts tropicales avec très peu de bons ports. Sur une carte d'aujourd'hui, elle correspondrait à la Guinée-Bissau, la Guinée, la Sierra Leone, le Liberia et la Côte d'Ivoire. Au XVIII[e] siècle, le commerce était plutôt plus varié dans cette région que dans d'autres parties de la côte de Guinée : on y achetait des esclaves, bien sûr, mais également des noix de cola, de la cire d'abeille, du bois de cœur (ou bois de cam), de l'or, de la maniguette (ou poivre de Guinée) et de l'ivoire d'excellente qualité. Les capitaines de navire négrier en profitaient également pour acheter du riz afin de nourrir l'équipage lors du Passage du Milieu.


La Sierra Leone
et la Côte-au-vent
15°
10°
5°
Sérère
Casamance
Royaumes
mandingues
Peul
Rio Nunez
Bijagos
Fouta-Djalon
Rio Pongas
Baga
Soussou
Temne
Bullom
Kissi
Sierra Leone
Bunce
Banane
Mendé
Plantain
Sherbro
York
Cape Mount
Cap Mesurado
Côte des Graines
Océan Atlantique
Kru
Cap des Palmes
Niger
0 100 200 miles
0 200 kilomètres
© 2007 Jeffrey L. Ward

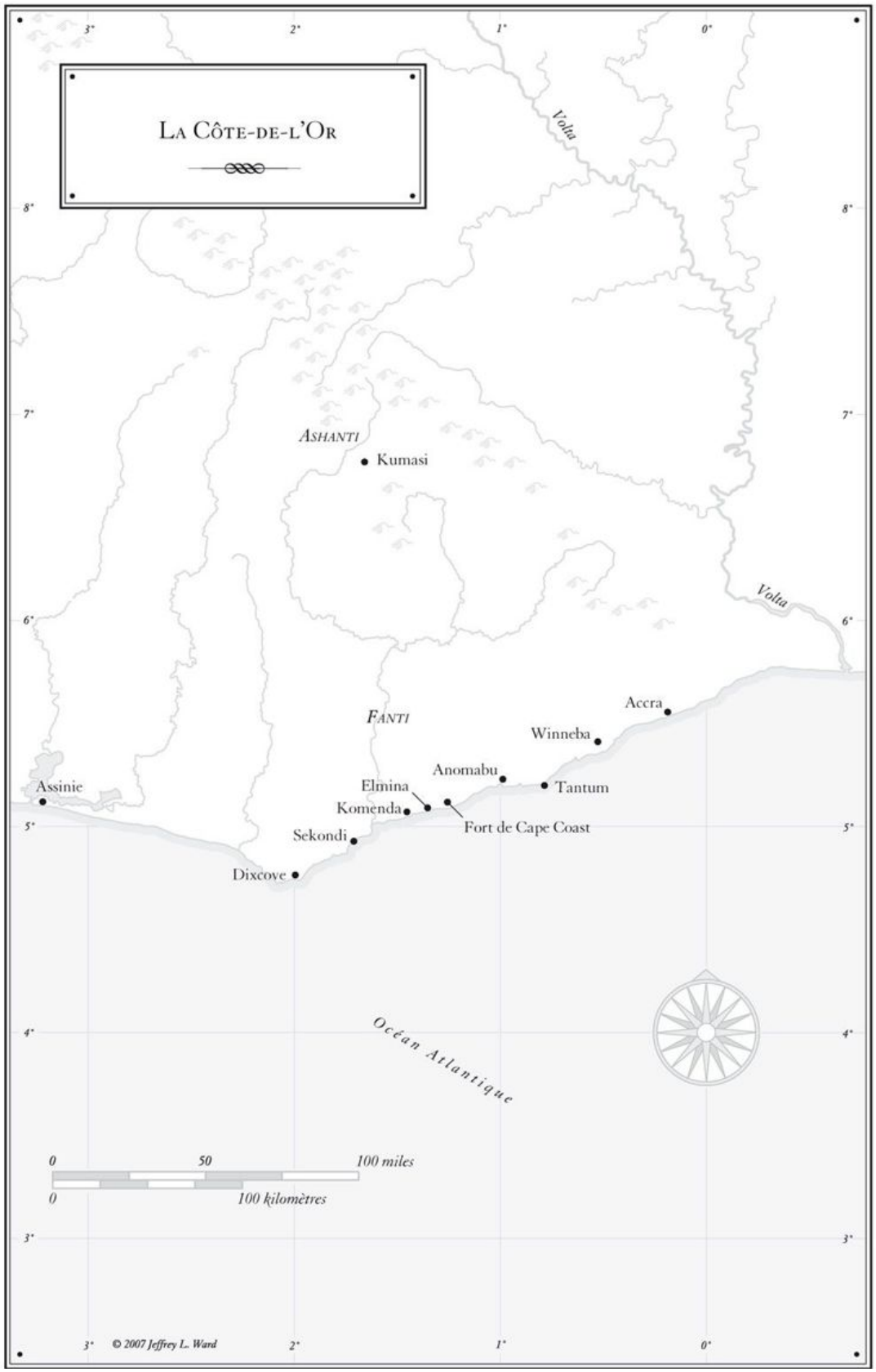
La géographie humaine de la région était l'une des plus complexes de toute l'Afrique de l'Ouest, dans la mesure où il y existait très peu d'États de taille appréciable : elle était constituée d'une mosaïque de micro-États et de groupes culturels, dont une minorité seulement s'était convertie à l'islam. La majorité des individus habitaient de tout petits villages, avec un style de vie communautaire et égalitaire, et travaillaient comme fermiers, pêcheurs ou chasseurs. Dans certaines régions, les femmes étaient supposées posséder des pouvoirs spéciaux, et appartenaient parfois à la société secrète Sandé ou Bundu. La décentralisation politique permit à des marchands comme Henry Tucker de s'établir le long des côtes, de contrôler la production et les échanges de l'intérieur des terres et d'accumuler énormément de richesses et de pouvoir.

Des petits groupes, comme les Bagas, les Bulloms et les Krus, vivaient le long de la côte, tandis que, plus loin à l'intérieur des terres, on trouvait des groupes plus importants, comme les Soussous, les Temnes et les Mendés, ainsi que deux groupes dont les membres se convertissaient de plus en plus à l'islam, les Peuls et les Jalonkés. À l'intérieur des terres vivaient également des petits groupes, dont les Golas et les Kissis que l'on disait culturellement similaires aux Mendés, ainsi que des douzaines d'autres comme les Ibaus et les Limbas. Lors des guerres[16] qui marquèrent la chute de l'empire du Mali, entre la fin du XVI^e^ siècle et le début du XVII^e^ siècle, des groupes de langue mandé réduisirent en esclavage de grandes portions de groupes inférieurs, avant d'être à leur tour envahis par les Soussous et les Peuls. L'islam commença à s'étendre au-delà de la Sénégambie, jusqu'à la Sierra Leone et la Côte-au-vent, en même temps que la théocratie musulmane du Fouta-Djalon faisait des raids sur ceux qui pratiquaient des religions indigènes pour les vendre aux marchands musulmans au nord et aux marchands côtiers au sud. Au XVIII^e^ siècle, pas

moins de 460 000 personnes furent asservies et embarquées sur les côtes de cette grande région, soit à peu près 6,5 % du total de ce siècle. Plus de 80 % d'entre elles firent le voyage transatlantique à bord de navires négriers anglais ou américains[17].

La Côte-de-l’Or

John Kabes entra à Fort Komenda en « tempêtant » contre les marchands africains des terres intérieures de la Côte-de-l’Or. Ils étaient complètement idiots, beuglait-il, ils demandaient beaucoup trop cher pour leurs esclaves. Comment osaient-ils seulement lui demander six onces d’or, alors qu’ils se satisfaisaient normalement de quatre ? En cette année 1714, il faisait le difficile, tout comme il le faisait depuis 1683, en tant qu’intermédiaire entre les marchands d’esclaves européens et l’État d’Aguafo, aussi appelé le Grand Commendo. Les Anglais, les Hollandais et les Français tour à tour le courtisaient et le traînaient dans la boue. Sans Kabes, « rien ne pourra se faire », disait un représentant anglais. C’est un tourne-casaque et un « fieffé poltron », grondait un Hollandais ; « Nous vous promettons les plus hautes récompenses », glissait un Français plein d’espoir.


La Côte-de-l'Or
Volta
Volta
Ashanti
Kumasi
Fanti
Accra
Winneba
Anomabu
Tantum
Elmina
Komenda
Fort de Cape Coast
Sekondi
Assinie
Dixcove
Océan Atlantique
0
50
100 miles
0
100 kilomètres
© 2007 Jeffrey L. Ward
3°
2°
1°
0°
8°
7°
6°
5°
4°
3°

Kabes travaillait principalement avec les Anglais. Pendant des années, il avait travaillé comme employé de la Royal African Company, mais ce n'était plus vraiment le cas, ou du moins, il ne se sentait plus son « serviteur ». Il travaillait pour son propre compte, et avec une grande efficacité. Il avait fait déjà renvoyer trois agents de la Company car il n'arrivait pas à s'entendre avec eux. « Si nous le perdons, alors nous sommes perdus », écrivait un fonctionnaire aux autorités de la Company résidant au fort de Cape Coast, à une vingtaine de kilomètres de là. Et en effet, c'est lui qui avait mobilisé la force de travail qui avait *construit* le fort Komenda, réuni les hommes qui avaient extrait les pierres et coupé le bois nécessaires à la construction de cet immense édifice impérial. Les Hollandais, installés tout près, au fort Vredenburg, s'étaient opposés à la construction de la forteresse, si bien que Kabes avait été obligé de mener contre eux plusieurs expéditions militaires afin d'obtenir leur assentiment. Une fois la construction de la forteresse achevée, il la fit entourer d'une ville de taille conséquente. Mais surtout, surtout, il était dans le commerce des esclaves. Le fort Komenda voyait passer entre ses portes des milliers de captifs qui, inlassablement, montaient sur des navires négriers. Quand il mourut, en 1722, Kabes était devenu un pouvoir souverain à lui tout seul, un prince-marchand qui possédait son propre « tabouret », symbole ultime du pouvoir politique chez les Akans [18].

Cela faisait longtemps que les habitants de la Côte-de-l'Or commerçaient avec les Européens : au début, comme son nom l'indique, l'objet des échanges était ce métal brillant et précieux qui engendrait autant d'avidité qu'il donnait naissance à des forteresses ; la première d'entre elles fut construite à Elmina par les Portugais en 1482, pour défendre leur butin contre leurs rivaux hollandais, français et anglais. Avec l'aide d'hommes comme Kabes, d'autres puissances maritimes européennes finirent par

construire leur propre fort ou s'emparer de celui d'un voisin, si bien que les 750 kilomètres de côtes se retrouvèrent couverts d'un chapelet de fortifications, depuis le port d'Assinie à l'ouest jusqu'à la Volta à l'est, c'est-à-dire sur une surface qui couvrait la partie orientale de la Côte d'Ivoire actuelle et presque tout le Ghana.

Les Anglais possédaient des forts et des établissements de commerce à Dixcove, Sekondi, Komenda, Anomabu, Accra et Tantum, mais le siège de toutes leurs opérations restait le fort de Cape Coast. Depuis ces avant-postes, les marchands chargeaient les prisonniers – l'or noir – sur les ponts inférieurs des navires. La construction des forts entraîna la formation de micro-États, avec à leur tête des *abirempon*, des « *big men* » tels que Kabes ou John Konny. En 1700, une grande partie des habitants de la Côte-de-l'Or appartenaient au grand groupe culturel des Akans – mais il y avait aussi des Guans, des Etsis et des Gas. Le groupe des Akans se divisait lui-même en plusieurs États rivaux et souvent hostiles entre eux, surtout à partir du début du siècle, quand les Denkyiras, les Akwamus et les Akyems assirent leur pouvoir le long des côtes grâce aux armes à feu européennes. Les membres de cette nouvelle élite étaient surnommés les « *awurafam* », les « maîtres de la puissance de feu ». Leur force politique reposait sur la poudre et les balles.

Le groupe le plus puissant de la région était les Ashantis qui, après 1680, étaient parvenus à construire l'un des États stratifiés et centralisés les plus forts de toute l'Afrique de l'Ouest. Osei Tutu forma une alliance régionale de « *big men* », mettant progressivement divers groupes culturels sous la coupe de son autorité centralisée, en tant qu'*asantehene*, ou chef ultime, symbolisé par la possession d'un tabouret en or, ou *sika dwa.* En 1717, les nouveaux seigneurs ashantis avaient déjà fait plier plusieurs micro-États côtiers – auxquels ils ajoutèrent Accra et Adangme en 1742 – et ils continuèrent leur expansion vers le nord, y conquérant de plus petits groupes dont ils vendaient les membres aux marchands haoussas du nord,

ou, au sud, aux navires négriers qui attendaient le long des côtes. Les Ashantis étaient doués pour la guerre, ce que leur nom même impliquait : dérivé de « *osa nit* », il signifiait « à cause de la guerre ». Il était dit que les « vrais » Ashantis n'étaient jamais vendus comme esclaves. En 1780, la puissante armée ashanti se composait de huit mille hommes, dont quatre mille armés de mousquets. Le commerce d'esclaves auquel ils se livrèrent tout au long du XVIII^e^ siècle fut plus une conséquence de la guerre et de la construction d'un État fort que l'une de ses causes. Toujours est-il que, rapidement, il s'avéra plus profitable de capturer des esclaves que d'extraire de l'or, et les Ashantis, en dépit de leur indépendance, devinrent des partenaires aussi fiables que précieux des Européens dans la traite des esclaves[19].

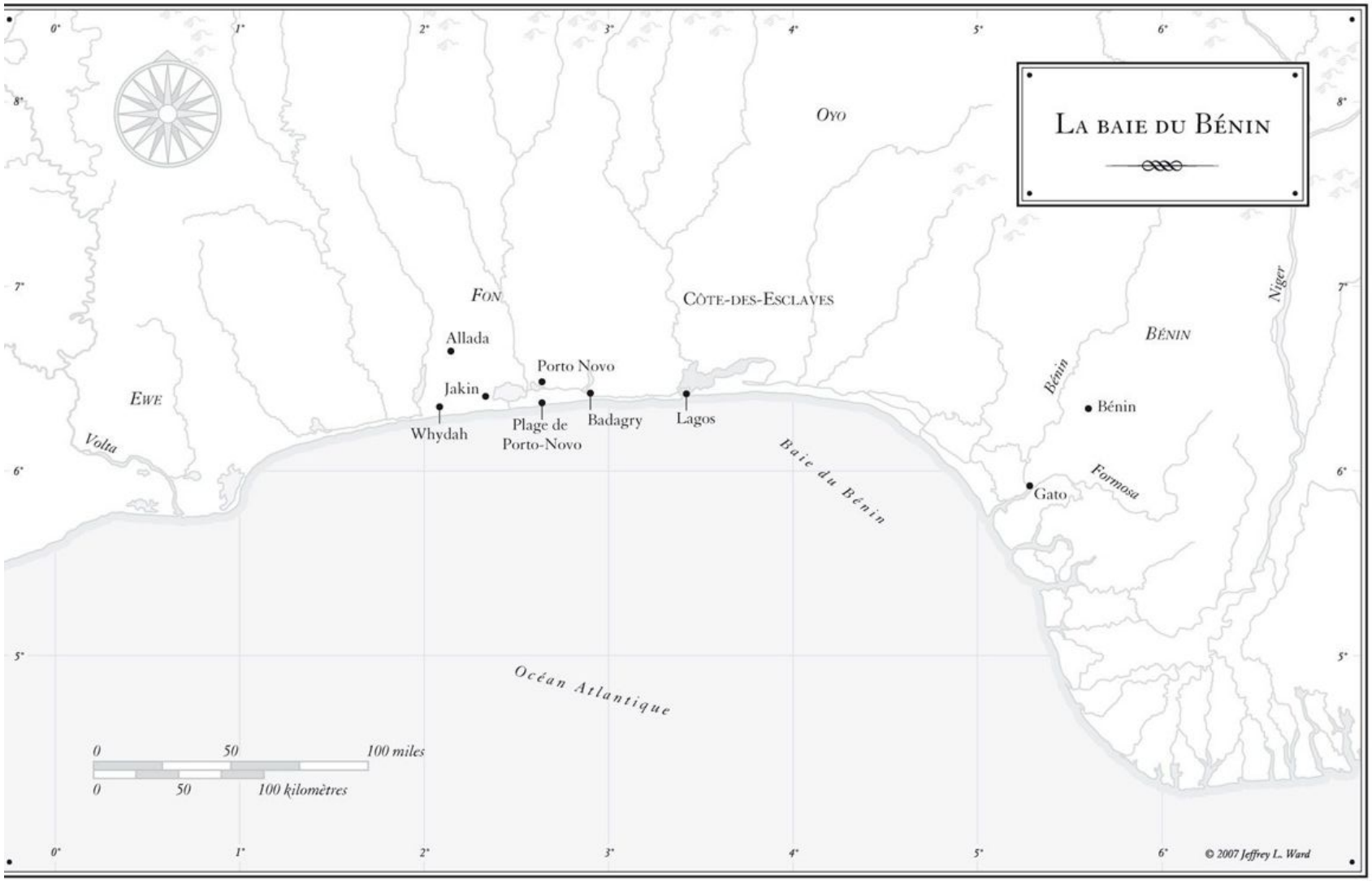
Les Fantis de la côte furent également des acteurs majeurs de cette histoire : en réaction à la puissance grandissante des Ashantis, ils avaient créé une confédération de dix-neuf entités politiques indépendantes. De temps en temps, les Fantis signaient des traités avec les Anglais mais, quoi qu'il arrive, ils continuaient à vendre des esclaves à tous les négriers, sans considération de leur pavillon. Ils servaient la traite de nombreuses manières, que ce soit en vendant des habitants de l'intérieur des terres ou en louant leurs services à bord des négriers. Les clans matrilinéaires fantis accomplirent d'extraordinaires prouesses militaires pour conserver leur autonomie locale, ainsi que leur zone d'influence commerciale. Ils agissaient comme des intermédiaires, et faisaient le lien entre les Ashantis de l'intérieur des terres et les navires négriers de la côte. Ils restèrent indépendants jusqu'à la conquête de leurs territoires par les Ashantis, en 1807, année de l'abolition de l'esclavage. Sur l'ensemble du XVIII^e^ siècle, la Côte-de-l'Or exporta plus d'un million d'esclaves, soit 15 % du total des esclaves arrachés à l'Afrique de l'Ouest sur la même période. À peu près deux tiers d'entre eux furent embarqués sur des navires anglais ou américains[20].

La baie du Bénin

En temps normal, le village de pêcheurs qui était situé à l'embouchure de la rivière de Formosa bruissait d'activités, mais il était pour l'heure étrangement silencieux. Les trois individus qui étaient venus de bien loin en pirogue n'avaient aucune conscience du danger qu'ils couraient. Ils auraient pourtant pu s'interroger sur le grand navire, un brigantin, qui mouillait au loin dans le golfe du Bénin, entouré de dix pirogues de guerre. Le *Briton* venait d'encore plus loin qu'eux. Il appartenait à John Welch (ou Welsh) et Edward Parr, des marchands de Liverpool, et était commandé par le capitaine William Bagshaw. Les pirogues de guerre, certaines d'entre elles assez grandes pour accueillir de six à huit pierriers, avaient descendu la rivière et appartenaient à un homme qui se faisait appeler le capitaine Lemma Lemma, « une sorte d'amiral pirate » qui versait dans le commerce des esclaves. Ceux qui vivaient en aval de la rivière considéraient Lemma Lemma comme « un voleur d'hommes », et tout le monde « avait extrêmement peur de s'aventurer dehors si l'une de ses pirogues de guerre était en vue ». C'était un gros fournisseur d'esclaves pour les *guineamen* européens, et cela faisait bientôt dix jours que le capitaine Bagshaw le courtisait, lui offrant le vivre, le couvert et l'alcool, ainsi que des *dashee*, c'est-à-dire des cadeaux destinés à encourager la vente.

Depuis le pont principal du navire négrier, Lemma Lemma repéra les trois étrangers qui pagayaient, et donna l'ordre à quelques-unes de ses pirogues de s'emparer d'eux. Pagayant adroitement, les hommes de Lemma Lemma se saisirent du petit groupe – un vieil homme, un jeune homme et une jeune femme – et les firent monter à bord pour proposer au capitaine

Bagshaw d'en faire l'acquisition. Ce dernier acheta les deux plus jeunes, mais refusa le vieillard. Lemma Lemma ordonna alors qu'on ramenât le vieil homme sur une pirogue, « qu'on lui posât la tête sur l'un des bancs et qu'on la lui tranchât », puis que l'on se débarrassât de sa tête et de son corps en les jetant par-dessus bord. Le capitaine Bagshaw déporta ses deux enfants à Rappahannock, en Virginie[21].


La baie du Bénin
Oyo
Fon
Côte-des-Esclaves
Bénin
Niger
Ewe
Volta
Allada
Porto Novo
Jakin
Whydah
Plage de
Porto-Novo
Badagry
Lagos
Bénin
Gato
Formosa
Baie du Bénin
Océan Atlantique
0 50 100 miles
0 50 100 kilomètres
0° 1° 2° 3° 4° 5° 6°
6° 7° 8°
© 2007 Jeffrey L. Ward

La baie du Bénin, qui s'étend entre le fleuve Volta et le fleuve Bénin (et qui recouvre aujourd'hui le Togo, le Bénin et le sud-ouest du Nigeria), a connu une histoire mouvementée au XVIIIe siècle. Le siècle précédent, le Bénin avait été l'un des tout premiers royaumes à recevoir de nombreuses cargaisons d'armes à feu européennes. Contrairement aux Ashantis, toutefois, le royaume du Bénin ne possédait pas la capacité organisationnelle suffisante pour s'en servir efficacement, si bien qu'il déclina rapidement. Près des côtes, des régions autrefois prospères se virent dépeuplées, et leurs terres laissées en friche. Le Bénin resta quoi qu'il en soit le noyau de divers États tributaires et de diverses sociétés, qui se retrouvèrent bientôt en relation avec les navires négriers par l'intermédiaire du capitaine Lemma Lemma.

Les principaux groupes culturels de la région étaient les Ewes à l'ouest, qui vivaient dans une centaine de petits villages autonomes, les Fons, dans la région centrale, et enfin les Yorubas, bien plus puissants et bien plus nombreux, dans la partie orientale de l'intérieur des terres, où ils dirigeaient le grand Empire oyo. Au début du XVIIIe siècle, les deux ports principaux qui servaient à la traite étaient Whydah et Jakin, le port de la ville d'Allada. Ces deux entités politiques restèrent indépendantes jusqu'à leur conquête par les Fons dans les années 1720 et 1730. Une fois débarrassé des intermédiaires, le roi des Fons, Agaja, put construire avec ses héritiers un État fort, centralisé, et relativement efficace, qui organisait des raids systématiques et trichait avec les procédures judiciaires afin de livrer directement des esclaves aux navires négriers, même si son arrière-pays trop petit limitait sur le long terme sa capacité d'approvisionnement en esclaves. Les Fons maintenaient une armée active, dotée d'un régiment légendaire de femmes guerrières mais, quoi qu'il en soit, ils commencèrent à partir des années 1730 (et régulièrement après 1747) à payer un tribut à

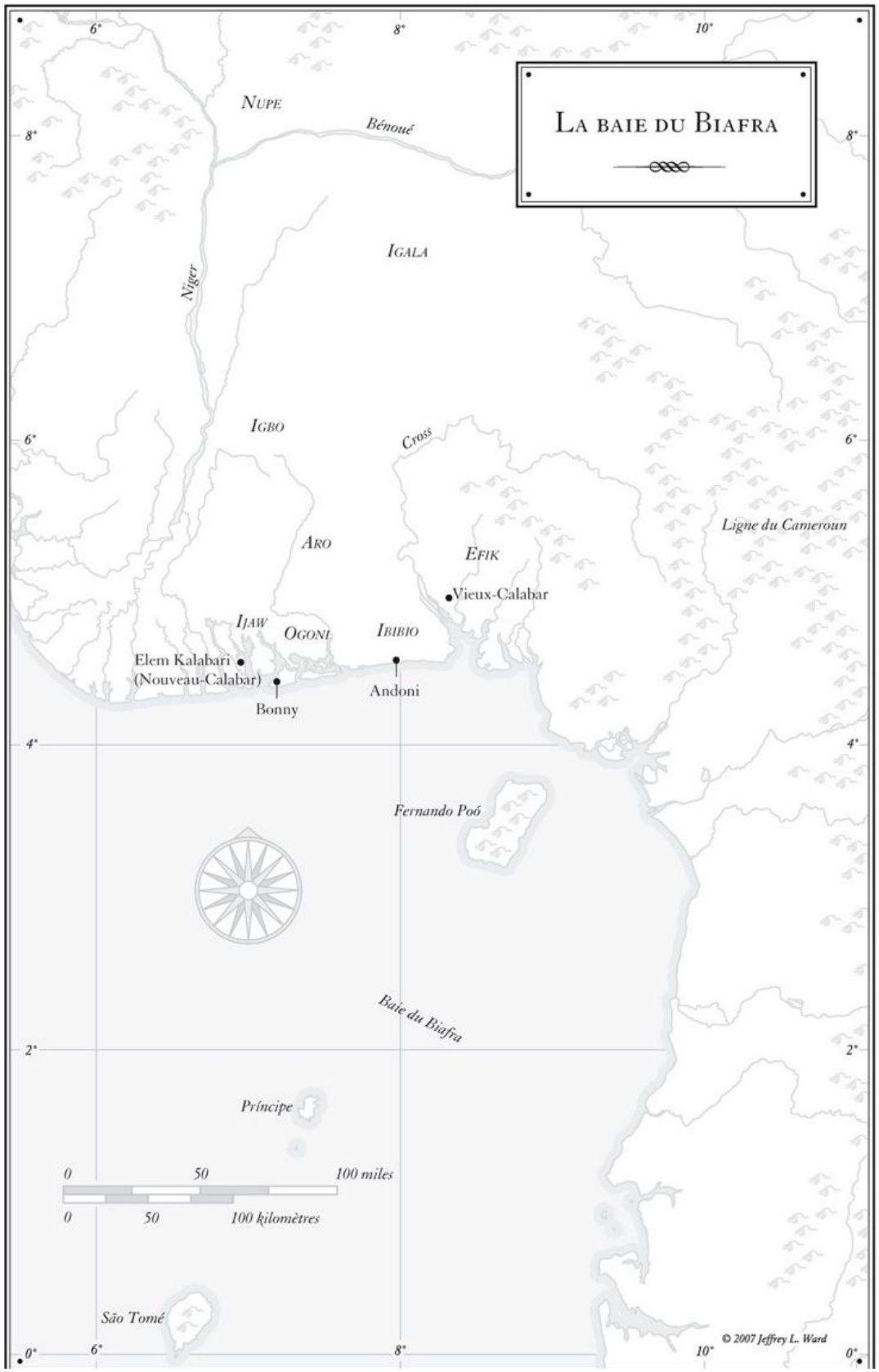
leur voisin plus puissant, l'Empire oyo, dont la force militaire se fondait sur la cavalerie et sur le contrôle de la savane. Longtemps connectés à la route nord-sud qu'empruntaient les caravanes du commerce transsaharien des esclaves, les Yorubas avaient en 1770 pris le contrôle des ports de Porto Novo, de Badagry, et un peu plus tard, de Lagos, même si l'Empire oyo cessa peu à peu de les fournir en esclaves à cause de son propre déclin, entamé dans les années 1790. Considérée dans son ensemble, la baie du Bénin a exporté presque 1,4 million d'esclaves au XVIII^e^ siècle, soit près d'un cinquième du total de la traite, mais seulement 15 % de ces esclaves furent embarqués sur des vaisseaux négriers anglais ou américains qui, de plus en plus, préféraient faire escale dans des ports plus orientaux [22].

La baie du Biafra

Antera Duke fut l'un des grands marchands efiks du Vieux-Calabar, dans la baie du Biafra, à la fin du XVIII^e^ siècle. Il vivait à Duke Town, à une trentaine de kilomètres de l'estuaire du fleuve Calabar. Il prospéra et devint membre de la société secrète Ekpe (en efik, « léopard »), qui disposait d'un pouvoir immense, aussi bien dans le commerce des esclaves que dans le reste des affaires de la ville. Il y participait à ce qu'il appelait des « pièces », des rituels communautaires faits de chants, de danses et de musiques. Il organisait également des funérailles, ce qui, pour les hommes de son rang, impliquait le sacrifice rituel d'esclaves : on les décapitait afin qu'ils puissent accompagner leur maître dans le monde des esprits. Il arbitrait des disputes et présidait les palabres. Il supervisa même l'enterrement d'un capitaine de navire négrier, Edward Aspinall, « avec beaucoup de cérémonie ». Il recevait chez lui une procession interminable de capitaines, parfois cinq ou six en même temps, avec qui il festoyait et buvait du *mimbo* (du vin de palme) jusqu'à des heures avancées de la nuit. Les capitaines lui retournaient la faveur en lui envoyant des charpentiers et des menuisiers pour son immense demeure[23].

Antera Duke avait entendu le rugissement du canon à Seven Fathoms Point, ce qui signifiait qu'un navire négrier ou son annexe remontait le fleuve pour faire du commerce. « Un beau matin, note-t-il dans son journal intime, nous avions neuf navires sur le fleuve. » Lui et d'autres marchands efiks « s'habillaient en homme blanc » et montaient régulièrement à bord des vaisseaux. Ils y buvaient un thé tout en discutant affaires : il s'agissait d'accepter un nouveau client en même temps que ses *dashee* ; de négocier

un crédit ou une « confiance » ; de laisser un gage ou au contraire de le récupérer ; d'échanger des barres de fer, du cuivre ou de la poudre ; ou encore de vendre de l'igname qui ferait office de vivre pendant le Passage du Milieu. Il vendait des esclaves, et, parfois, il les capturait lui-même : « Moi, Tom Aqua et John Aqua, nous avons attrapé des hommes[24]. » Dans son journal intime, il raconte également avec fierté la manière dont il régla un vieux compte avec un marchand bakassey : il s'empara de lui et de deux de ses esclaves et les transporta personnellement à bord d'un navire négrier. Il lui arrivait également d'acheter des esclaves à des marchands venus de régions reculées. Pendant les trois années au cours desquelles il tint son journal (1785-1788), il consigna le départ de vingt vaisseaux qu'il avait aidés à « esclaver ». Tous sans exception venaient de Liverpool. Ils transportèrent presque sept mille hommes, femmes et enfants vers les plantations du Nouveau Monde. Il enregistre une entrée caractéristique, par exemple, le 27 juin 1785 : « Le capitaine Tatum est parti avec 395 esclaves[25]. »


La baie du Biafra
Nupe
Bénoué
Igala
Niger
Igbo
Cross
Aro
Efik
Vieux-Calabar
Ligne du Cameroun
Ijaw
Ogoni
Ibibio
Elem Kalabari
(Nouveau-Calabar)
Bonny
Andoni
Fernando Poó
Baie du Biafra
Príncipe
São Tomé
0 50 100 miles
0 50 100 kilomètres
6°
8°
10°
4°
2°
0°
© 2007 Jeffrey L. Ward

La baie du Biafra consistait avant tout en une zone de mangrove[26] qui longeait les côtes à partir du fleuve Bénin, traversait le delta du fleuve Niger et s'étendait vers l'ouest par-delà la Cross River. À cause de marchands comme Antera Duke, cette région fut une source majeure d'approvisionnement en esclaves, et, à la fin du XVIII^e siècle, l'une des plus importantes pour les marchands anglais et américains. La région qui, si l'on considère une carte d'aujourd'hui, se compose de la partie orientale du Nigeria et de la partie occidentale du Cameroun, n'abritait pas à l'époque de grands États territoriaux. Le trafic d'esclaves était le fait de trois grandes cités-États, en concurrence et parfois en guerre, qui s'étaient constituées autour de « maisons-pirogues » : le Nouveau-Calabar (également connu sous le nom d'Elem Kalabari), Bonny, et le Vieux-Calabar de Duke. Les deux premières étaient des sortes de « monarchies », tandis que la dernière s'approchait plus d'une république dans laquelle les familles efiks fondatrices se servaient de la société ekpe pour intégrer les étrangers et les esclaves au sein d'un système de travail commercial et de parentés fictives étendues – les « pères », comme Duke, y avaient d'innombrables « fils » et « filles ». Grâce au commerce avec les marchands européens, les chefs des « maisons-pirogues » devinrent riches et puissants, et ils furent au passage sans doute davantage influencés par les manières occidentales que n'importe quel autre groupe d'Afrique de l'Ouest – et ce, tout particulièrement s'agissant de la culture et de la manière de s'habiller. Les marchands comme Duke montaient à bord des navires négriers coiffés d'un chapeau bordé d'or, en gilet et culottes, parlaient anglais et juraient même comme des charretiers, avant de retourner, à la fin de la journée, dans des maisons construites et décorées à l'européenne[27].

Les Ibibios constituaient le groupe principal de la baie du Biafra, particulièrement nombreux près du port d'Andoni. On y trouvait également

des membres décentralisés du groupe igbo, très nombreux, ces derniers représentant une culture géographique très large dont la majorité des esclaves étaient issus. Les autres groupes d'importance étaient les Igalas (qui habitaient dans les terres intérieures les plus au nord), les Ijaws (qui habitaient le long de la côte, à l'ouest), et les Ogonis (qui vivaient autour du delta de la Cross River). La forme fondamentale d'organisation sociale des peuples de la région était le village autonome. On y connaissait certes la différenciation de classe mais les notables locaux n'étaient généralement que les premiers parmi leurs pairs. L'esclavage n'y était pas inconnu, bien qu'il fût rare et limité. La plupart des villageois cultivaient l'igname. L'une des meilleures descriptions que l'on puisse trouver du mode de vie igbo a été résumée dans l'expression « démocratie de village ».

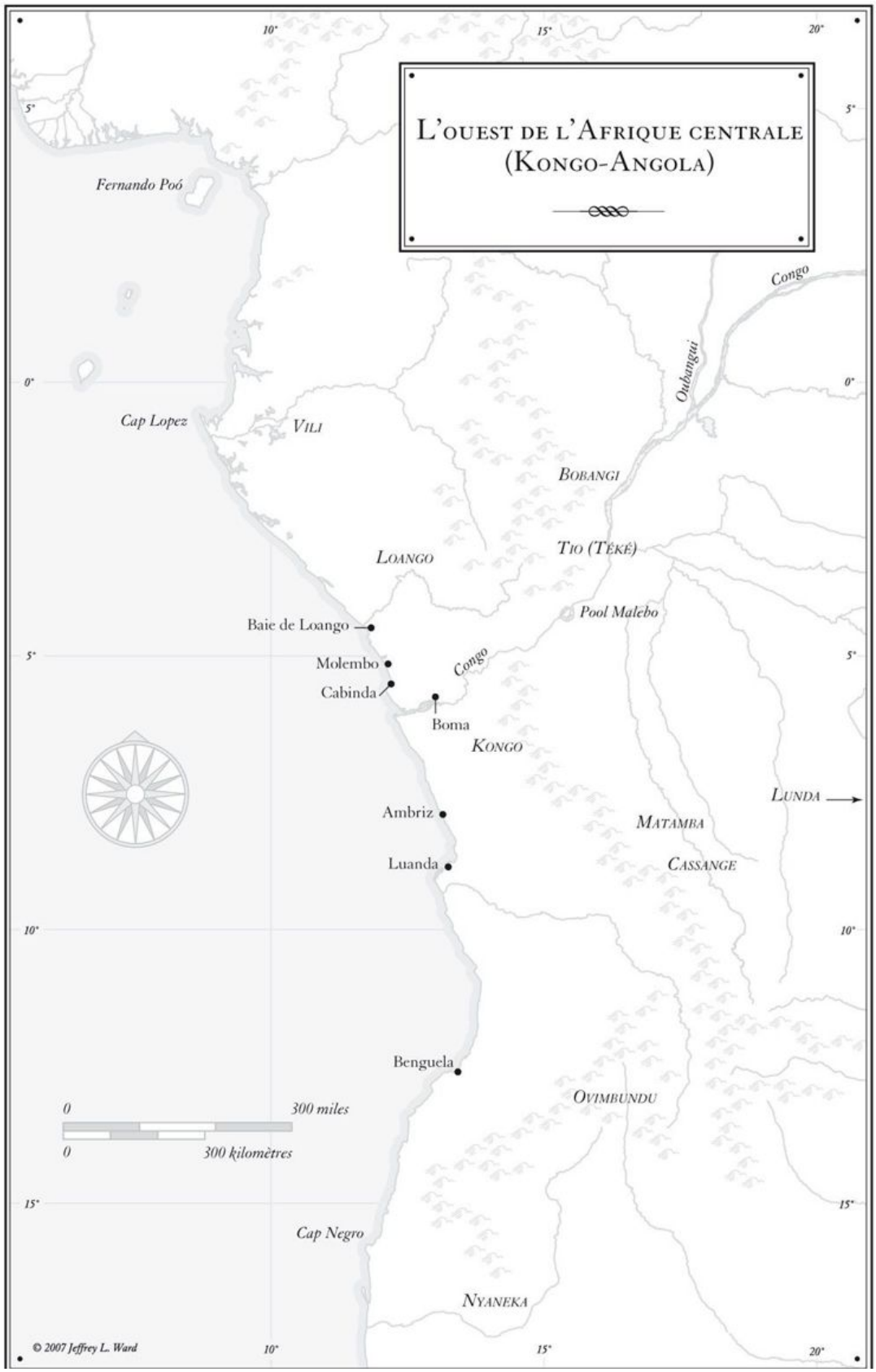
Le bloc continental de la baie du Biafra était densément peuplé, depuis les côtes jusqu'à des centaines de kilomètres à l'intérieur des terres. Les Igbos, en particulier, avaient connu une croissance démographique impressionnante au XVII^e^ siècle, en partie grâce à leur culture intensive de l'igname. Les peuples des côtes et des fleuves s'adonnaient plus volontiers à la pêche. Les fleuves larges et profonds s'enfonçaient loin à l'intérieur des terres, si bien que les pirogues étaient indispensables pour voyager, communiquer, et, plus tard, transporter les esclaves. Les régions entourant les fleuves Niger, Bénoué et la Cross River représentaient la principale zone de capture des esclaves, même si certains étaient ramenés vers l'ouest depuis les montagnes camerounaises. La plupart des esclaves étaient capturés au cours de petits raids, les guerres à grande échelle étant à l'époque quasi inconnue dans la région. À partir du milieu du XVIII^e^ siècle, le transport des marchandises et des esclaves commença à être assuré par un groupe culturel relativement nouveau, les Aros, qui se servirent de leur accès aux armes à feu européennes et à d'autres marchandises manufacturées pour construire un réseau commercial qui reliait les « maisons-pirogues » à l'intérieur des terres. Au cours du XVIII^e^ siècle, et

plus précisément après les années 1730, les marchands de la baie du Biafra exportèrent plus d'un million de personnes, surtout des Igbos, dont 86 % sur des navires anglais ou américains. Si nombreux furent les esclaves à être déportés en Virginie entre 1739 et 1770, la majorité d'entre eux partirent pour les Antilles britanniques[28].

L’ouest de l’Afrique centrale

Selon leur propre récit des origines, les Bobangis descendaient d’un groupe de pêcheurs qui s’était séparé des autres groupes du fleuve Oubangui, dans la région du Congo, la partie occidentale de l’Afrique centrale. Avec le temps, ils s’étaient mis à occuper des terres plus hautes, et avaient commencé à pratiquer l’agriculture (des plantains, et, surtout, du manioc) et à fabriquer quelques objets manufacturés, si bien qu’ils avaient pu se mettre au commerce fluvial local et régional. Toujours est-il que, jusqu’au XVIII^{e} siècle et leurs débuts dans le commerce des esclaves, ils restèrent avant tout un peuple de pêcheurs. Ils expédiaient leurs captifs vers le sud-ouest, en pirogues jusqu’au Pool Malebo, un grand lac, central dans le commerce côtier sur lequel les navires négriers jetaient l’ancre telles des bêtes affamées aux ventres vides. Les Bobangis distinguaient dans leur commerce deux types d’esclaves : un *montamba* était une personne vendue par son propre groupe, généralement parce qu’elle avait été reconnue coupable d’un crime, ou que la famine ou quelque autre désastre économique avait frappé. Un *montange* – le second type d’esclaves qui devint majoritaire au fur et à mesure que le siècle s’écoulait – était une personne devenue esclave pour l’une de ces trois raisons : cela pouvait être la conséquence des règles de la guerre, d’un raid sauvage ou bien d’un enlèvement. Comme le prix des esclaves montait, les marchands bobangis rassemblèrent de plus en plus de captifs et commencèrent à leur faire traverser les terres par divers chemins menant aux côtes, jusqu’aux ports de Loango, de Boma et d’Ambriz. Ces intermédiaires gagnèrent une grande importance régionale et finirent même par fournir un nombre substantiel

des esclaves vendus à Loango au XVIII[e] siècle. Leur langue devint la *lingua franca* du commerce, la langue vernaculaire utilisée en amont comme en aval du fleuve Oubangui et de ses nombreux affluents[29].


L'ouest de l'Afrique centrale
(Kongo-Angola)
10°
15°
20°
5°
0°
Fernando Poó
Cap Lopez
Vili
Congo
Oubangui
Bobangi
Tio (Téké)
Loango
Pool Malebo
Baie de Loango
Molembo
Cabinda
Boma
Kongo
Lunda
Ambriz
Matamba
Luanda
Cassange
Benguela
Ovimbundu
0
300 miles
0
300 kilomètres
Cap Negro
Nyaneka
© 2007 Jeffrey L. Ward

L'ouest de l'Afrique centrale recouvrait une grande étendue de côtes, et possédait deux régions importantes pour l'esclavage, le Congo et l'Angola, au sein desquelles habitaient des centaines de groupes culturels différents. Il devint progressivement l'une des régions les plus importantes pour la traite, si ce n'est la plus importante à partir des années 1790. Les navires négriers firent de plus en plus souvent escale le long de ses côtes s'étendant sur plus de 1 800 kilomètres, depuis les parages de l'île de Fernando Póo (aujourd'hui Bioko) jusqu'à Benguela et le Cap Negro vers le sud. Sur une carte actuelle, la région partirait du Cameroun pour s'étendre vers le sud, et comprendrait la Guinée équatoriale, le Gabon, la République démocratique du Congo et la plus grande partie de l'Angola. L'ouest de l'Afrique centrale fut historiquement une zone d'influence et de colonisation portugaise, à la fois sur les côtes et loin à l'intérieur des terres. Au XVII^e^ siècle, cette présence eut notamment pour conséquence une vague massive de conversion au christianisme dans le royaume du Kongo, l'un des principaux États « vassaux » (« *client State* ») de l'Europe durant la traite. Les marchands américains et anglais commencèrent à y réussir des percées à partir du milieu du XVIII^e^ siècle.

L'essor de l'Empire lunda en Angola fut le principal moteur de l'asservissement dans la région. La plupart des esclaves étaient capturés lors de guerres de conquête, après des batailles rangées ou des raids éclairs. Un grand nombre d'entre eux faisaient également partie d'un tribut versé aux Lundas par l'un des divers groupes ou États sous domination de l'empire. Les Lundas avaient mis en place un système administratif extrêmement efficace et utilisaient de nombreux États de taille moyenne, comme le royaume de Cassange ou celui de Matamba, comme intermédiaires pour faciliter le transit des esclaves depuis l'intérieur des terres jusqu'aux navires négriers stationnant près des côtes. Les marchands vilis, qui avaient relié au

XVII^e siècle les terres intérieures du Nord aux côtes congolaises, se montrèrent également particulièrement actifs dans la traite des êtres humains. Les États du Sud, comme celui des Nyanekas ou celui des Ovimbundus, servirent également d'intermédiaires dans ce commerce aussi lucratif que répandu.

Cette région abritait une extraordinaire diversité culturelle, et on y parlait une douzaine de langues différentes –, même si toutes étaient des langues bantoues, ce qui s'avéra par la suite central pour la communication des peuples diasporiques. Le spectre des organisations politiques était tout aussi large, des petits villages autonomes jusqu'aux gigantesques royaumes, dont les plus importants étaient le Kongo, le Loango et le Tio, ainsi que, naturellement, l'État colonial portugais installé à Luanda. Le style de vie des individus susceptibles d'être réduits en esclavage variait en fonction de la zone écologique dans laquelle ils habitaient. Ceux qui vivaient près des côtes, des fleuves ou des marais tiraient presque toujours leur subsistance de l'eau, généralement en pêchant, tandis que ceux qui habitaient dans la forêt ou la savane avaient tendance à combiner l'agriculture, domaine de la femme, et la chasse, réservée à l'homme. De nombreuses sociétés étaient structurées par des lignées matrilinéaires. La guerre était si fréquente que tous les hommes ou presque avaient une expérience militaire d'une sorte ou d'une autre. En même temps que les tentacules de la traite s'agrandissaient, de nombreuses communautés se stratifièrent de manière interne, et les *kumu* – les « *big men* » – apparurent et facilitèrent le commerce. Les principaux ports de la région étaient, du Nord au Sud, Loango, Cabinda, Ambriz, Luanda et Benguela, ce dernier ayant été spécifiquement construit par les Portugais pour le commerce des esclaves. Entre 1700 et 1807, les marchands firent transiter un million d'âmes par Loango, et beaucoup plus, après 1750, par Molembo et Cabinda, deux ports de l'estuaire du Congo. Au cours du seul XVIII^e siècle, 2,7 millions d'esclaves furent embarqués depuis cette région, soit 38 % du total du siècle, ce qui fait de l'ouest de

l’Afrique centrale la région de loin la plus productive en esclaves de cette époque[30].

Portrait social des captifs

Comme le montre la présentation des six régions principales d'approvisionnement en esclaves, la plupart des gens qui se retrouvèrent à bord d'un navire négrier le furent du fait de la guerre, particulièrement lors des phases de l'histoire au cours desquelles un groupe ou un autre, comme les Fons ou les Ashantis, par exemple, étendaient leur domination politique à leurs voisins. Ce qu'un observateur a autrefois appelé les « guerres éternelles » entre les groupes plus petits constitua également une autre source majeure d'approvisionnement en esclaves. À l'instar du conflit entre les Golas et les Ibaus, ces guerres avaient leurs propres causes et leurs propres logiques géopolitiques, et n'étaient pas toujours influencées par le commerce des esclaves. En effet, comme le remarque le marchand d'esclaves et historien Robert Norris, elles avaient commencé à déchirer l'Afrique bien longtemps avant l'arrivée des Européens, avec, en tous lieux et en tout temps, sensiblement les mêmes causes, « l'ambition, l'avarice, le ressentiment, etc. ». Les défenseurs comme les opposants à la traite s'accordaient sur le fait que la guerre était l'une des sources majeures d'approvisionnement en esclaves en Afrique de l'Ouest[31].

En revanche, ils n'étaient absolument pas d'accord sur ce qui constituait une guerre. Pour la plupart des défenseurs de la traite, la « guerre » était tout simplement ce que les marchands d'esclaves appelaient ainsi. Mais ils étaient bien obligés d'admettre que le terme recouvrait une multitude d'activités. « Les pillages […] sont appelés des guerres ! » s'exclamait un marchand de Liverpool en 1784. John Matthews, fervent défenseur du commerce des êtres humains, remarqua que, en Sierra Leone, n'importe

quelle « minuscule querelle » était immédiatement appelée une guerre. Le chirurgien maritime John Atkins observa quant à lui que la guerre en Afrique de l'Ouest n'était qu'un autre nom pour le « vol de créatures sans défense de l'intérieur des terres ». Ceux qui s'opposaient à la traite allaient même plus loin, et soutenaient que ces guerres n'étaient en réalité rien d'autre que des « expéditions pirates ». Ils trouvèrent d'ailleurs un témoin pour asseoir leur point de vue : le marin anglais Isaak Parker avait dans les années 1760 participé à ce genre de maraudage depuis New Town, au Vieux-Calabar. Les abolitionnistes affirmaient que ce qui était appelé « guerre » n'était le plus souvent que des enlèvements. De plus, ces prétendues « guerres » éclataient souvent quand un navire négrier s'approchait de la côte : les marchands locaux – avec l'aide, et surtout les pistolets, des capitaines de navire négrier – équipaient des expéditions guerrières (généralement en pirogues) qui s'enfonçaient dans les terres pour faire la guerre et rassembler des esclaves, ensuite vendus au capitaine qui avait au départ participé au financement de l'expédition. Sinon, comme l'expliqua un Africain à un membre d'un équipage négrier, « si le navire ne vient pas, *massa*, eh bien nous ne prendrons pas d'esclaves[32] ». La guerre était donc un euphémisme désignant le vol organisé d'êtres humains[33].

Les procédures judiciaires constituaient la deuxième plus grande source d'approvisionnement en esclaves. Si un individu était reconnu coupable d'un quelconque crime, du meurtre au vol, en passant par l'adultère, la sorcellerie ou même l'insolvabilité, il était condamné à l'esclavage et aussitôt vendu à un marchand africain ou à un capitaine de navire négrier. (Ce qui n'est pas sans rappeler la déportation des Anglais reconnus coupables de crime dans les colonies américaines jusqu'en 1776, et, à partir de 1786, à Botany Bay en Australie.) Nombreux sont les Africains et les abolitionnistes européens à avoir eu le sentiment que les procédures judiciaires d'Afrique de l'Ouest avaient été corrompues par la traite, et que des milliers de personnes avaient été accusées et condamnées à tort dans le

seul but de produire le plus de corps commercialisables possible. Francis Moore, un fonctionnaire de la Royal African Company, remarquait que, pour ceux qui étaient reconnus coupables d'un crime dans la région de la Gambie dans les années 1730, « tous les châtiments se réduisaient à un seul : l'esclavage ». Walter Rodney observait que, en Haute-Guinée, les groupes dirigeants locaux firent de la loi « la servante du commerce des esclaves »[34].

Les marchés et les foires de l'intérieur des terres, loin des côtes, et souvent reliés à la traite islamique de l'Ouest, de l'Est et du Nord, constituaient la dernière source principale d'approvisionnement. L'acquisition de ce type d'esclaves (dont la majorité était née libre et avait été capturée plus profondément dans l'intérieur du pays) était surtout répandue en Sénégambie, sur la Côte-de-l'Or et dans la baie du Bénin. À partir des années 1780, un grand nombre d'esclaves vendus au Nouveau-Calabar, à Bonny ou au Vieux-Calabar avaient en fait été achetés des centaines de kilomètres plus loin à l'intérieur des terres et, pour d'autres ports, les zones de capture étaient même encore plus éloignées. Les capitaines de navire négrier partaient du principe que les esclaves dont ils faisaient l'acquisition l'étaient du fait de la guerre ou d'une procédure judiciaire mais, en réalité, ils ne savaient absolument pas comment leur cargaison avait été asservie, et, d'ailleurs, ils s'en souciaient comme d'une guigne. Ainsi qu'ils le répétèrent les uns après les autres lors d'audiences parlementaires entre 1788 et 1791, ce n'était pas leur affaire[35].

Au XVII^e^ siècle, la majorité des captifs semblent être venus d'un rayon de moins de soixante-quinze kilomètres autour des côtes. Dès le début du siècle suivant, et plus particulièrement après la dérégulation du commerce des esclaves en Europe (la disparition des entreprises d'État au profit des acteurs privés), la zone de commerce des esclaves et les zones de captures s'agrandirent, parfois de plusieurs centaines de kilomètres à l'intérieur des terres. La plupart des commentateurs pensent qu'entre un dixième et un

tiers des esclaves venaient des régions côtières, et que le reste avait été arraché à l'intérieur des terres. La « grande masse » des esclaves, écrit John Atkins en décrivant son expérience de la traite au début des années 1720, se composait de « gens de la campagne » dont la finesse d'esprit, de son point de vue condescendant, s'amenuisait au fur et à mesure que l'on s'éloignait des côtes. Les « Nègres de la côte », d'un autre côté, étaient souvent vifs, et même malicieux. Ils parlaient fréquemment anglais, et connaissaient aussi bien le commerce des esclaves que les navires négriers. Ceux qui venaient des côtes étaient généralement devenus esclaves à la suite d'une procédure judiciaire, tandis que ceux de la campagne avaient souvent été capturés au cours d'une guerre d'une sorte ou d'une autre. À la fin du siècle, de plus en plus d'esclaves arrivaient « d'une très grande distance », avaient voyagé « de nombreuses lunes » et avaient été vendus de multiples fois en cours de route. Le capitaine du *Sandown* était même sûr que les cinq hommes dont il avait fait l'acquisition en octobre 1793 avaient parcouru plus d'un millier de kilomètres[36].

L'asservissement engendrait une résistance immédiate et spontanée, surtout quand il était le fruit d'un raid ou d'un enlèvement. Les victimes se défendaient et faisaient tout ce qui était en leur pouvoir pour échapper à leur asservisseur. La principale forme de résistance des esclaves, une fois capturés et organisés en convois, était la fuite, une fuite que les ravisseurs tentaient d'empêcher grâce à une vigilance armée et diverses technologies de contrôle. Ceux qui avaient été capturés récemment, surtout les hommes, étaient parfois ligotés individuellement, à l'aide de lianes, de cordes ou de chaînes, puis liés par groupes de deux à quatre, pour enfin être attachés à d'autres groupes de la même taille. Il arrivait que les ravisseurs africains leur attachent de lourdes et longues planches afin d'entraver leurs mouvements, de les épuiser et de décourager toute résistance. Tous les membres du convoi travaillaient comme porteurs – de vivres, de marchandises, et, parfois, de grandes défenses d'ivoire. Un groupe

ingénieux de ravisseurs avait conçu un dispositif qui, une fois placé sur la bouche des esclaves, les empêchait de crier pour attirer l'attention pendant leur marche forcée et, qui sait, d'obtenir l'aide de quelque âme compatissante. La résistance prenait également la forme du refus de manger et, de temps en temps, d'une insurrection planifiée. Parfois, les captifs parvenaient à fuir dans la forêt et y formaient ce que l'on pourrait appeler des communautés d'esclaves marrons[37]. Toutes ces formes de résistance se transplantèrent sur les navires négriers, puis dans les sociétés de plantations du Nouveau Monde[38].

L'écrasante majorité de ceux qui se retrouvaient en esclavage étaient des roturiers – des agriculteurs, le plus souvent, ainsi que quelques éleveurs nomades et quelques chasseurs-cueilleurs. Quand les captifs provenaient de plus grandes sociétés, il s'agissait généralement d'artisans, d'esclaves domestiques ou de travailleurs salariés. Deux tiers des esclaves qui firent la traversée étaient des hommes, généralement jeunes, et dont beaucoup avaient été soldats et donc formés aux arts de la guerre. Il y avait à peu près un tiers de femmes, et un quart d'enfants, ces deux populations ayant chacune augmenté vers la fin du XVIII^{e} siècle. Il est bien rare que des Africains possédant de l'autorité et une bonne position sociale se soient retrouvés esclaves sur des navires négriers. Les élites militaires africaines avaient plutôt tendance à exécuter les chefs ennemis après la victoire, notamment pour les empêcher d'encourager la résistance ennemie. De plus, les chasseurs d'esclaves choisissaient généralement « les plus robustes et les plus mal dégrossis », tout en évitant les « Nègres sophistiqués » (« *smooth negroes* ») de la classe des privilégiés car, comme Job Ben Solomon, ils avaient plus de mal à s'adapter à la vie sur le navire et à l'esclavage. En tout cas, il est clair que la préférence des marchands pour les jeunes mettait à l'abri de la traite ceux qui, parce que plus vieux et plus sages, étaient considérés comme des leaders naturels dans la majorité des cultures africaines[39].

Ce processus de sélection eut pour conséquence une rupture profonde et durable entre les Africains et leurs groupes dirigeants, rupture qui eut à son tour d'énormes implications sur les pratiques culturelles et politiques de la diaspora. Ceux qui avaient été condamnés à tort à l'esclavage au cours d'une procédure judiciaire perdaient tout respect pour leurs institutions et leurs dirigeants. De plus, l'absence de classe dominante dans la diaspora impliquait que les Africains étaient contraints de faire les choses à leur propre manière, c'est-à-dire en fait d'une manière plus libre et plus créative, que ce soit à bord des navires négriers ou dans le Nouveau Monde. Des pratiques et des relations plus égalitaires seraient dorénavant à l'ordre du jour, comme l'observa Hugh Crow à propos des Igbos qu'il transportait : « Je les ai vus, quand la chair était trop maigre, partager entre eux la dernière bouchée de viande, morceau par morceau[40]. »

Le grand pillage : Louis Asa-Asa

L'une des principales manières de créer des esclaves consistait à faire ce que les Français appelaient un « *grand pillage** [41] » : un raid rapide et organisé sur un village, généralement au beau milieu de la nuit. Les maraudeurs brûlaient les maisons et capturaient les villageois terrifiés alors qu'ils fuyaient, puis organisaient directement un convoi vers les côtes pour les vendre. Un homme nommé Louis Asa-Asa devint esclave au cours d'un « grand pillage », alors qu'il était âgé de treize ans. Il a décrit en détail ce traumatisme ainsi que son propre voyage jusqu'au navire négrier [42].

Asa-Asa vivait avec ses parents et ses cinq frères et sœurs « dans un pays nommé Bycla, près de la grande ville d'Egie », à l'intérieur des terres, « à quelque distance de la mer ». Sa famille était respectable. Son père, qui possédait un peu de terre et un cheval, ne faisait pas partie des « *big men* » du village, mais c'était en revanche le cas de son oncle, qui possédait beaucoup de terres, ainsi que du bétail, et « pouvait faire travailler des hommes pour lui ». Son père travaillait sa terre avec son frère aîné pour faire du charbon de bois. Asa-Asa était à l'époque « trop petit » pour participer. Le souvenir qu'il gardait de sa famille africaine et de sa vie avant l'esclavage était simple et se résumait en une phrase : « Nous étions tous très heureux [43]. »

Ce bonheur ne fut bientôt que cendres : « plusieurs milliers » de guerriers adinyés convergèrent sur Egie, un matin, avant le point du jour, et mirent le feu aux huttes. En deux jours, ils semèrent le chaos, tuèrent quelques villageois et en firent prisonniers un grand nombre. Ils attachèrent les captifs par les pieds jusqu'à ce qu'il soit temps d'organiser le convoi et

de le mener jusqu'à la côte, à la suite de quoi « ils défirent nos liens. Mais si l'un de nous tentait de s'échapper, ils lui tiraient dessus » – avec des pistolets européens. Les Adinyés étaient des maraudeurs experts, voire professionnels : « Ils brûlaient tout dès qu'ils trouvaient un village ». Ils capturaient tout le monde, sans discrimination, « les frères, les sœurs, les maris et les femmes ; ça n'avait pour eux aucune espèce d'importance ». Parmi les victimes du raid, Asa-Asa comptait une douzaine « d'amis et de parents ». Tous les captifs étaient vendus comme esclaves aux Européens, certains contre « des vêtements ou de la poudre », et d'autres contre « du sel ou des pistolets ». Parfois, les Adinyés « obtenaient quatre ou cinq pistolets pour un homme ». Asa-Asa avait appris qu'il s'agissait de « pistolets anglais »[44].

Asa-Asa et sa famille virent leur maison en flammes et réussirent à s'enfuir du village. Ils vécurent ensemble pendant deux jours dans les bois. Une fois les Adinyés partis, ils retournèrent chez eux, et découvrirent que « tout avait brûlé ». Ils virent également « plusieurs de leurs voisins gisant au sol, blessés. Ils s'étaient fait tirer dessus ». Asa-Asa vit de ses yeux « les cadavres de quatre ou cinq petits enfants qu'ils avaient abattus d'une balle dans la tête. Ils avaient pris les pères et les mères, mais les enfants étaient trop petits pour être des esclaves, alors ils les tuèrent. Ils en avaient tué d'autres, mais ce sont les seuls que je vis. Je les ai vus allongés dans la rue, comme des chiens crevés ».

La famille se construisit un « petit abri » et, lentement, recommença à mener une vie plutôt agréable. Une semaine plus tard, les Adinyés revinrent et mirent le feu à leur abri et à tout ce qu'ils n'avaient pas incendié la première fois. Une fois encore, Asa-Asa et sa famille, y compris son oncle, s'enfuirent dans les bois mais, dès le lendemain, les guerriers se mirent à leur recherche, les obligeant à s'enfoncer plus profondément dans la forêt, dans laquelle ils restèrent « à peu près quatre jours et quatre nuits ». Ils subsistaient grâce à « quelques pommes de terre », et « mouraient à moitié

de faim ». Les Adinyés les découvrirent. Asa-Asa se rappelle parfaitement ce moment : « Ils ont ordonné à mon oncle de venir à eux, mais il a refusé, alors ils lui ont tiré dessus. Immédiatement. Ils l'ont tué. » Le reste de la famille s'enfuit terrorisé mais Asa-Asa, le plus jeune de la troupe, tomba en arrière. Il essaya bien de grimper dans un arbre dans l'espoir d'échapper à ses poursuivants, mais en vain. Ils le repérèrent, l'attrapèrent et l'attachèrent par les pieds. Il se souvient avec tristesse : « Je ne sais pas s'ils ont trouvé ma mère et mon père, mes frères et mes sœurs. Ils avaient couru plus vite que moi, et m'avaient déjà distancé d'un bon demi-kilomètre quand je me décidai à grimper dans l'arbre. Je ne les ai jamais revus depuis. » Asa-Asa se souvient également d'un homme qui avait grimpé dans le même arbre que lui : « Je crois qu'ils l'ont abattu, car je ne l'ai jamais revu. »

Le jeune Asa-Asa rejoignit vingt autres esclaves qui faisaient une marche forcée vers la mer. Chacun d'entre eux portait un chargement, qui contenait entre autres la nourriture qu'ils mangeraient en chemin. Il remarqua que les esclaves récemment attrapés n'étaient pas battus mais un homme, l'un de ses anciens voisins, fut tué : il était malade, et trop faible pour porter sa charge, si bien qu'« ils lui passèrent une épée en travers du corps ». Ce fut le seul à mourir sur le chemin des côtes.

Bientôt, une série de ventes commença et, à chaque fois qu'Asa-Asa et ses compagnons d'infortune changeaient de propriétaire, ils se rapprochaient un peu plus du navire négrier. L'enfant fut vendu « six fois, parfois contre de l'argent, parfois contre des vêtements, parfois contre un pistolet ». Même après avoir atteint la côte, Asa-Asa et les autres membres du convoi continuaient à être vendus. « Nous étions mis sur des bateaux qui nous emmenaient d'endroit en endroit, et vendus à chaque arrêt. » Six mois s'écoulèrent entre sa capture et son acquisition par « les hommes blancs » et leur « très grand navire »[45].

L’enlèvement : Ukawsaw Gronniosaw

La tromperie était un autre moyen, moins courant mais tout de même important, de capturer les esclaves, et les marchands d’esclaves n’hésitaient pas à s’en servir pour s’emparer des naïfs. Les marins européens et leurs partenaires africains appelaient les hommes rusés qui se chargeaient de ce travail des « esprits », et le travail lui-même l’« escamotage », ou la « trépanation », ou encore, plus simplement, l’« enlèvement ». Avec cette méthode, le chemin qui menait le futur esclave au navire négrier commençait avec un certain degré de consentement de sa part, pour finir par la coercition la plus brutale, comme l’apprit à ses dépens un jeune garçon nommé Ukawsaw Gronniosaw en 1725[46].

Le marchand avait fait un long voyage pour atteindre le village de Borno, près du lac Tchad, dans le nord-est de l’actuel Nigeria, et, à son arrivée, il raconta une histoire magique. Il parla d’un lieu, sur la mer, dans lequel « les maisons avaient des ailes et marchaient sur l’eau ». Il parla aussi de ces « personnes blanches » bizarres qui vivaient dans ces demeures ailées et portées par les eaux. Les paroles du marchand ensorcelèrent l’adolescent qu’était Gronniosaw, benjamin d’une famille de six enfants et petit-fils du roi de Zaara. Gronniosaw raconta plus tard : « J’étais complètement ravi par les récits que l’homme faisait à propos de ces endroits étranges, et je devins fort désireux de les découvrir par moi-même. » Sa famille accepta de le laisser partir. Il parcourut plus de mille cinq cents kilomètres avec le marchand, dont le comportement changea du tout au tout à peine l’enfant arraché à ses parents et à son village. Gronniosaw devint vite « mécontent et malheureux », craignant de se faire

tuer. Quand finalement il arriva sur la Côte-de-l'Or, il se retrouva « sans un ami, ni aucun moyen de s'en procurer ». Il était devenu esclave.

Le roi qui régnait sur ces côtes décréta que Gronniosaw était un espion, et qu'il devait être mis à mort. L'enfant se mit à vivement protester : « Je suis seulement venu ici pour voir les maisons avec des ailes qui marchent sur les eaux, et les personnes blanches, aussi. » Le roi sembla s'adoucir, et autorisa Gronniosaw à réaliser son souhait, mais à une condition perverse : il serait vendu au maître blanc de l'une de ces maisons ailées. Il fut proposé à un capitaine français, qui le refusa en raison de sa petite taille. Monté à bord d'un *guineaman* hollandais, et terrifié à l'idée d'être tué s'il était encore rejeté, il se prosterna aux pieds du capitaine et le supplia de le prendre. Le capitaine s'en trouva flatté, et l'échangea contre deux yards – soit à peu près 1,66 m^2 – de tissu à carreaux. De son Passage du Milieu, Gronniosaw se souvient qu'« [il] fu[t] tout d'abord victime d'un mal de mer extrêmement violent. Mais, une fois accoutumé à la mer, il disparut peu à peu ». Il note qu'il fut bien traité par le capitaine pendant toute la traversée, jusqu'à son arrivée à la Barbade où il fut vendu pour « cinquante dollars ».

Le navire négrier – ou la « maison avec des ailes », comme l'appelait Gronniosaw – était stupéfiant pour quiconque le découvrait pour la première fois. L'explorateur Mungo Park se fait l'écho d'une réaction similaire quand, en 1797, accompagné de son guide Karfa, ils achevèrent leurs voyages dans les terres intérieures de l'Afrique de l'Ouest sur les berges du fleuve Gambie, où mouillait une goélette. « C'était, écrit Park, l'objet le plus étonnant que Karfa avait jamais vu. » L'Africain, originaire de l'intérieur des terres, étudia le vaisseau avec beaucoup d'attention. Il s'interrogeait « sur la manière de faire tenir ensemble les différentes planches qui composaient le vaisseau, ainsi que sur la manière de boucher les interstices pour empêcher l'eau d'entrer ». Il était fasciné par « les mâts, les voiles et les cordages », mais, plus que tout, il s'émerveillait qu'« il fût possible, par Dieu sait quelles astuces, de faire avancer un corps aussi grand

par la seule force du vent ». « Tout ceci, écrit Park, était pour lui parfaitement nouveau. » Et de conclure que « la goélette, avec ses cordes et son ancre, jeta Karfa dans une profonde méditation pour la plus grande partie de la journée »[47].

Les Africains qui commerçaient sur la côte, tels que les décrit le capitaine John Newton, offrent un contraste saisissant avec Gronniosaw et Karfa : « Ils distinguent si rapidement les plus infimes différences locales de nos langues, ainsi que les coutumes en usage sur un navire, que, cinq minutes après être montés à bord, ils savent avec certitude s'il vient de Bristol, de Liverpool ou de Londres. » Un grand nombre d'Africains, surtout parmi les Fantis de la Côte-de-l'Or, travaillaient sur des pirogues, et parfois, pour certains d'entre eux, à bord même des navires négriers pendant des périodes relativement longues, si bien qu'ils les connaissaient intimement, et étaient capables non seulement de distinguer les différences nationales, mais également les différences locales. Un petit nombre d'entre eux avaient travaillé à bord de négriers pendant leur traversée de l'Atlantique, si bien qu'ils savaient parfaitement de quelle manière on faisait « avancer » ces grandes machines sur l'eau. Mais que le chemin qui menait au navire négrier s'achevât sur un sentiment d'étonnement ou au contraire de familiarité, ce sentiment se transformait bientôt, inexorablement, en terreur[48].

Le point de non-retour

Pour les captifs, le processus d'expropriation qu'ils connaissaient en Afrique faisait exploser les institutions gouvernant leurs vies, qu'il s'agisse de celles de la famille et de la parenté, du village, ou, parfois, de l'État et de la nation. De nombreux esclaves ont vécu cette dépossession tel un vol. Comme les Africains le répétaient sans cesse à un marin d'un navire négrier dans les années 1760, ils s'étaient fait « tout voler » et ce, dans tous les sens du terme. La route qui mena Ukawsaw Gronniosaw à la servitude avait commencé par un libre choix. Louis Asa-Asa, lui, fait la chronique de l'expérience de sa famille et de son village, à travers le récit du violent pillage auquel il assista alors qu'il était âgé de treize ans. Le chemin vers le navire négrier des guerriers golas suivait un tracé collectif, militaire et national. Les deux premiers ont l'un et l'autre connu le convoi, cet étrange corps social en perpétuel changement. Le convoi pouvait exister depuis plusieurs mois, au cours desquels un certain nombre de ses membres étaient morts, d'autres vendus, et d'autres encore étaient venus se joindre à cette douloureuse procession vers la côte. Tous étaient les objets d'une discipline violente et vivaient dans la menace permanente de la mort et, effectivement, beaucoup périssaient en cours de route. Si les captifs se défendaient – contre les Africains, et pour rester en Afrique –, il était bien rare qu'ils réussissent. Ils étaient les vaincus, les damnés de la terre[49].

Les choses pouvaient être bien pires. Souvent, elles l'étaient. Comme les guerriers golas le découvrirent, la montée à bord du sinistre navire était un moment de transition proprement effrayant, le passage d'un contrôle africain à un contrôle européen. La plus grande partie de ce que les captifs

savaient du monde devenait d'un coup complètement inutile. Les Africains et les Africains-Américains en sont venus par la suite à exprimer ce départ déchirant par le symbole de « la porte du non-retour », dont les exemples les plus célèbres se trouvent à la Maison des Esclaves, sur l'île de Gorée, au Sénégal, et au fort de Cape Coast, au Ghana. Une fois que les esclaves passaient le point de non-retour, la transition devenait transformation. Enchaînés et enfermés dans le ventre d'un navire négrier, incapables de rentrer chez eux, les captifs n'avaient plus d'autre choix que celui de vivre dans la lutte ; un combat âpre, sans fin, aux multiples facettes, un combat pour survivre, ou peut-être vivre, mais nécessairement d'une manière radicalement nouvelle. L'ancienne manière de vivre avait été détruite, perdue à jamais, et la souffrance était proche. Et, pourtant, au sein de toute cette désolation reposaient déjà de nouvelles et plus grandes possibilités d'identification, d'association et d'action[50].

---

1. Ce paragraphe et les trois suivants s'appuient sur Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into the Interior of that Country ; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, particulars concerning the Slave Trade*, Troy, New York, Luther Pratt, 2de éd., p. 18-149. Hawkins était un jeune homme pauvre mais instruit qui avait servi comme subrécargue sur le navire négrier *Charleston*, en 1794-1795. Pour une étude de la région du Rio Pongas à cette période, voir Bruce S. Mouser, « Trade, Coaster, and Conflict in the Rio Pongo from 1790 to 1810 », in *Journal of African History*, n° 14, 1973, p. 45-64.
2. Hawkins parle des belligérants comme des « Gallas » et des « Ebos ». Le fait que le conflit se situe à l'intérieur des terres de la Côte-au-vent suggère que les premiers devaient être des Golas. En revanche, les « Ebos » ne sont pas des Igbos, qui vivaient plusieurs centaines de kilomètres à l'est, dans ce qui est aujourd'hui le Nigeria.
3. J. D. Fage met en doute (mais finalement ne rejette pas) l'authenticité du récit de Hawkins dans « Hawkins'Hoax ? A Sequel to "Drake's Fake" », in *History in Africa*, n° 18, 1991, p. 83-91. De nouvelles preuves de sa crédibilité ont depuis été découvertes. Tout d'abord, Fage ne connaissait pas les Ibaus, et a donc supposé à tort que Hawkins s'était simplement trompé en plaçant les Igbos sur la Côte-au-vent. Ensuite, la clairance du *Charleston* avait été signalée dans le *City Gazette and Daily Advertiser* du 5 janvier 1795, tandis que son retour, en juillet 1795, avait été signalé non seulement dans le même journal (le 24 juillet, le 5, le 7 et le 15 août 1795), mais il l'avait également été dans le *Columbian Herald or the*

Southern Star du 14 août 1795, dans lequel était publiée une réclame pour la vente d'« une cargaison d'esclaves de premier choix ». Ces dates correspondent au récit de Hawkins. Enfin, Hawkins fit de la publicité pour son livre dans le *City Gazette and Daily Advertiser* de Charleston les 14 et 15 mars 1795, ainsi que le 16 août 1797, ce qu'il n'aurait certainement pas fait s'il avait été un imposteur.

4. L'idée d'un Passage du Milieu conceptualisable comme la connexion d'une expropriation en un lieu avec l'exploitation en un autre lieu est suggéré dans Peter Linebaugh et Marcus Rediker, *L'Hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, trad. de Christophe Jaquet et Hélène Quiniou, Paris, Éditions Amsterdam, 2008 (2000). Cette idée est développée de diverses manières dans certains des articles réunis dans Marcus Rediker, Cassandra Pybus et Emma Christopher (dir.), *Many Middle Passages. Forced Migration and the Making of the Modern World*, Berkeley, University of California Press, 2007.
5. N.d.T. : L'expression est de Samir Amin. Une « société tributaire » est une société dans laquelle les relations entre les structures étatiques et les communautés locales se font principalement par la perception d'un tribut. On pourrait grossièrement les caractériser comme des sociétés « féodales » au sens large.
6. Pour ce passage et les six qui suivent (et qui décrivent les régions principales de la traite), je dois beaucoup à ces excellents travaux d'interprétation : Walter Rodney, « The Guinea Coast », in J. D. Fage et Roland Olibier (dir.), *The Cambridge History of Africa*, Cambridge, Cambridge University Press, 1975, vol. 4, *From c. 1600 to c. 1790* ; J. D. Fage, *A History of West Africa*, Londres, Cambridge University Press, 1969, 4e éd. ; J. F. Ajayi et Michael Crowder, *History of West Africa*, Londres, Longman, vol. 1, 1971, et vol. 2, 1974 ; Elizabeth Allo Isichei, *A History of African Societies to 1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997 ; John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 (1992) ; Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks. The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1998 ; Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, 2de éd. ; Christopher Ehret, *The Civilizations of Africa. A History to 1800*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2002 ; Michael A. Gomez, *Reversing Sail. A History of the African Diaspora*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005 ; et Patrick Manning, *The African Diaspora. A History Through Culture*, New York, Columbia University Press, 2009. M'ont également été précieux Herbert S. Klein, *The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, Princeton University Press, 1978 ; ainsi que *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999 et, enfin, Johannes Postma, *The Atlantic Slave Trade*, Westport, Conn., Greenwood Press, 2003. Les études spécialisées dans chaque région seront citées dans les sections qui leur sont consacrées.
7. Patrick Manning, *The African Diaspora*, *op. cit.* ; Eric Wolf, *Europe and the People without History*, *op. cit.*, p. 206.
8. Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast, 1545-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1970, p. 114.
9. *South Carolina Gazette*, 3 août 1784.

10. Thomas Bluett, *Some Memoirs of the Life of Job, the Son of Solomon, the High Priest of Boonda in Africa, Who was a Slave about two years in Maryland ; and afterwards being brought to England, was set free, and sent to his native Land in the year 1734*, Londres, 1734, p. 12-17 et 44-48 ; Job Ben Salomon à Mr. Smith, 27 janvier 1735-1736, in Donnan II, p. 455 ; Francis Moore, *Travels into the Inland Parts of Africa*, Londres, 1738, p. 69, 204-209 et 223-224. Voir également Arthur Pierce Middleton, « The Strange Story of Job Ben Solomon », in *William and Mary Quaterly*, 3e série, n° 5, 1948, p. 342-350 ; Douglas Grant, *The Fortunate Slave. An Illustration of African Slavery in the Early Eighteenth Century*, Londres, Oxford University Press, 1968.
11. Richard Roberts, *Warriors, Merchants, and Slaves. The State and the Economy in the Middle Niger Valley, 1700-1914*, Stanford, Cal., Stanford University Press, 1987, chap. III.
12. Sylviane A. Diouf, *Servants of Allah. African Muslims Enslaved in the Americas*, New York, New York University Press, 1998, p. 164-166 ; Michael A. Gomez, *Black Crescent. The Experience and Legacy of African Muslims in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, p. 68-70 ; James F. Searing, *West African Slavery and Atlantic Commerce. The Senegal River Valley, 1700-1860*, New York, Cambridge University Press, 1993 ; Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 ; Donald R. Wright, *The World and a Very Small Place in Africa*, Londres, ME Sharpe Inc., 2004.
13. N.d.T. : Les sociétés à « *big men* » sont des sociétés réunies autour de la figure d'un chef. L'expression « *big man* », qui est un terme inventé par les colons, servait à désigner toute personne possédant suffisamment d'influence, qu'elle soit politique, économique ou autre.
14. N.d.T. : C'est ainsi que l'on désignait les Africains qui travaillaient pour un Blanc, contre un salaire, en Afrique.
15. Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer*, *op. cit.*, p. 76 ; John Newton, *Journal of a Slave Trader, 1750-1754*, éd. par Bernard Martin et Mark Spurrell, Londres, Epworth Press, 1962, p. 43.
16. N.d.T. : En anglais, « *Mane Wars* ». Après la mort de Mansa Souleymane (1360), des querelles de succession affaiblissent l'empire du Mali qui sera attaqué par les Mossis, les Touaregs puis les Songhaïs, jusqu'à ce qu'il revienne à ses dimensions d'origine vers la fin du XVIIe siècle.
17. Walter Hawthorne, *Planting Rice and Harvesting Slaves. Transformations along the Guinea-Bissau Coast, 1400-1900*, Portsmouth, N. H., Heinemann, 2003, chap. III ; George E. Brooks, *Eurafricans in Western Africa. Commerce, Social Status, Gender and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, Athens, Ohio University Press, 2003, p. 178 et 246-247 ; Rosalind Shaw, *Memories of the Slave Trade. Ritual and the Historical Imagination in Sierra Leone*, Chicago, University of Chicago Press, 2002 ; L. Day, « Afro-British Integration in the Sherbro Coast, 1665-1795 », in *Africana Research Bulletin*, n° 12, 1983, p. 82-107 ; Walter Rodney, « The Rise of the Mulatto Traders », in *History of the Upper Guinea*, *op. cit.*
18. . Compte rendu du fort Komenda, 23 octobre 1714, « Diary and Accounts, Commenda Fort, in Charge of William Brainie, 1714-1718 », in Donnan II, p. 186 ; David Henige, « John Kabes of Kommenda : An Early African Entrepreneur and State Builder », in

Journal of African History, n° 13, 1977, p. 1-19. Henige écrit à la p. 10 : « Kabes était un employé de la Royal African Company au sens où il figurait sur le registre du personnel et lui rendait indéniablement des services fort utiles. Mais il n'était pas – et ne se considérait pas comme – son serviteur. »

19. Yaw M. Boateng, *The Return. A Novel of the Slave Trade in Africa*, New York, Pantheon Books, 1977, p. VII.
20. Ray A. Kea, *Settlements, Trade, and Polities in the Seventeenth-Century Gold Coast*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1982 ; Kwame Yeboa Daaku, *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600-1720. A Study of the African Reaction to European Trade*, New York, Oxford Unversity Press, 1970 ; Rebecca Shumway, « Between the Castle and the Golden Stool : Transformations in the Fante Society, 1700-1807 », thèse de doctorat, Emory University, 2004 ; William St. Clair, *The Grand Slave Emporium. Cape Coast Castle and the British Slave Trade*, Londres, Profile Books, 2006. Voir également deux articles de Peter C. W. Gutkind, « Trade and Labor in Early Precolonial African History : The Canoemen of Southern Ghana », in Catherine Coquery-Vidrovitch et Paul E. Lovejoy (dir.), *The Workers of the African Trade*, Beverly Hills, Sage, 1985, p. 25-50 ; et « The Boatmen of Ghana. The Possibilities of a Pre-Colonial African Labor History », in Michael Hanagan et Charles Stephenson (dir.), *Confrontation, Class Consciousness and the Labor Process*, New York, Greenwood Press, 1986, p. 123-166.
21. James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Adressed to the Rev. Thomas Clarkson*, Londres, James Phillips, 1788, p. 20 ; entretien avec Henry Ellison, in *Substance*, p. 218-219 ; témoignage de Henry Ellison, 1790, in *HCSP*, p. 368-369 et 383.
22. C. W. Newbury, *The Western Slave Coast and its Rulers*, Oxford, Clarendon Press, 1961 ; Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982 ; Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon Press, 1991 ; Robin Law, *The Oyo Empire, c.1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of Atlantic Slave Trade*, Oxford, Clarendon Press, 1974 ; Robin Law et Kristin Mann, « West Africa in the Atlantic Community : The Case of the Slave Coast », in *William and Mary Quaterly*, 3e série, n° 54, 1999, p. 307-334.
23. Le journal d'Antera Duke existe sous deux formes : le texte original en anglais pidgin et son adaptation en anglais moderne se trouvent dans C. Daryl Forde (dir.), *Efik Traders of Old Calabar… ; The Diary of Antera Duke, an Efik Slave-Trading Chief of the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 1956, p. 27-115. Voir les entrées des jours suivants : 5 juin 1787 ; 29 août 1785 ; 27 janvier 1788 ; 8 avril 1785 ; 26 septembre 1785 ; 25 décembre 1787 (une fête de Noël) ; 9 octobre 1786 ; 5 octobre 1786 ; 26 mai 1785 ; 23 octobre 1785 ; 21 mars 1785 ; 30 janvier 1785 ; 9 août 1786 ; et 27 juin 1785. Au début de sa carrière, fin 1769-début 1770, Duke faisait partie des trente marchands du Vieux-Calabar qui vendirent des esclaves au capitaine John Potter, du *Dobson*. Duke lui en vendit à lui seul trente-sept, ainsi que mille pièces d'ignames, pour lesquels il toucha 4 400 pièces de cuivre, soit l'équivalent de 1 100 lingots de fer ou de 550 barils de poudre. Voir P. E. H. Hair, « Antera Duke of Old Calabar – A Little More About an African Entrepreneur », in *History of Africa*, n° 17, 1990, p. 359-365.

24. N.d.T. : Dans le texte original, Antera Duke s'exprime en pidgin : « *we & Tom Aqua and John Aqua be join Catch men*. » Nous avons choisi, ici et dans le reste de l'ouvrage, de retranscrire les paroles rapportées dans un français correct plutôt qu'en un « petit nègre » aussi anachronique que colonial, tout en essayant dans la mesure du possible de conserver les marques de l'oralité.
25. Vingt vaisseaux (qui firent vingt-cinq voyages) dont parle Duke peuvent être retrouvés dans les bases de données consacrées à la traite des esclaves. Le nombre total réel (et, pour huit navires, supposé) d'esclaves embarqués lors de ces voyages est de 10 285 – ils ne venaient pas tous du Vieux-Calabar –, soit une moyenne de 411 esclaves par navire. Voir *TSTD*, # 81258, # 82312, # 81407, # 81841, # 82233, # 82326, # 83268, # 83708, # 81353, # 81559, # 81560, # 81583, # 82362, # 82543, # 83063, # 81913, # 82327, # 83168, # 83169, # 83178, # 84050, # 83365, # 83709, # 84018, et # 84019.
26. N.d.T. : Écosystème de marais maritime propre aux régions tropicales, et riche en ressources naturelles (bois, charbon et miel).
27. Pour une excellente étude d'un événement qui marqua l'histoire de la région, voir Randy J. Sparks, *The Two Princes of Calabar. An Eighteenth-Century Atlantic Odyssey*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2004.
28. Robin Horton, « From Fishing Village to City-State : A Social History of New Calabar », in Mary Douglas et Phyllis M. Kaberry (dir.), *Man in Africa*, Londres, Tavistock Publications, 1969, p. 37-61 ; A. J. H. Latham, *Old Calabar, 1600-1891. The Impact of the International Economy upon a Traditional Society*, Oxford, Clarendon Press, 1973 ; David Northrup, *Trade Without Rulers. Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria*, Oxford, Clarendon Press, 1978 ; Elizabeth Allo Isichei, *A History of the Igbo People*, New York, St. Martin's Press, 1976 ; Douglas B. Chambers, « "My own nation" : Igbo Exiles in the Diaspora », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 72-97 ; David Northrup, « Igbo : Culture and Ethnicity in the Atlantic World », in *Slavery and Abolition*, n° 71, 2000 ; Douglas B. Chambers, « Ethnicity in the Diaspora : The Slave Trade and the Creation of African "Nations" in the Americas », in *Slavery and Abolition*, n° 222, 2001, p. 25-39 ; Douglas B. Chambers, « The Significance of Igbo in the Night of Biafra Slave Trade : a Rejoinder to Northrup's "Myth Igbo" », in *Slavery and Abolition*, n° 23, 2002, p. 101-120 ; Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier. Igbo African in Virginia*, Jackson, University of Mississippi Press, 2005.
29. Robert Harms, *River of Wealth, River of Sorrow. The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500-1891*, New Haven, Yale University Press, 1981, p. 7, 8, 27, 33, 35 et 92.
30. David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola. The Mbundu and Their Neighbours Under the Influence of the Portuguese, 1483-1790*, Oxford, Oxford University Press, 1966 ; John K. Thornton, *The Kingdom of Kongo. Civil War and Transition, 1641-1718*, Madison, University of Wisconsin Press, 1983 ; Robert Harms, *River of Wealth*, *op. cit.* ; Joseph Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, University of Wisconsin Press, 1988 ; Herbert S. Klein, « The Portuguese Slave Trade from Angola in the Eighteenth Century », in *Journal of Economic History*, n° 32, 1972, p. 894-918.

31. Témoignage de Robert Norris, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 38-39. Voir aussi John Thornton, *Africa and Africans*, *op. cit.*, p. 99-105.
32. N.d.T. : « *Suppose ship no come,* massa*, no takee slavee*. » Par la suite, « massa » fut un nom que donnaient parfois les esclaves africains-américains à leurs maîtres sudistes.
33. « Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade » (n.d., mais vers 1784), Add. Ms. 59777B, f. 42v, BL ; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People ; in a Series of Letters to a Friend in England*, Londres, B. White & Son, 1788, p. 85-86 ; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ships, the* Swallow and Weymouth, Londres, Frank Cass, 1970 (1735), p. 176 ; témoignage de Thomas Trotter, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 83-84 ; Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of Human Species, particularly the African, translated from a Latin Dissertation, which was honoured with the First Prize in the University of Cambridge for the Year 1785, with Additions*, Miami, Fla., Mnemosyne Publishing Co., 1969 (Londres, 1786), p. 45 ; témoignage de Henry Ellison, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 381. Voir également John Thornton, *Warfare in Atlantic Africa. 1500-1800*, Londres, Routledge, 1999, p. 128. Sur l'importation des armes à feu en Afrique de l'Ouest, et plus particulièrement pour la période 1750-1807, voir J. E. Inikori, « The Import of Firearms into West Africa 1750-1807 : A Quantitative Analysis », in *Journal of African History*, n° 18, 1977, p. 339-368, ainsi que W. A. Richards, « The Import of Firearms into West Africa in the Eighteenth Century », in *Journal of African History*, n° 21, 1980, p. 43-59.
34. Francis Moore, *Travels into the Inland Parts of Africa*, *op. cit.*, p. 30 ; Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast*, *op. cit.*, p. 114.
35. Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, *op. cit.*, p. 6-7.
36. John Atkins, *A Voyage to Guinea*, *op. cit.*, p. 180 ; Bruce Mouser (dir.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica. The Log of the* Sandown*, 1793-1794*, Bloomington, Indiana University Press, 2002, p. 81-82 ; Thomas Clarkson, *Letters on the Slave-Trade and the State of the Natives in those Parts of Africa which are Contiguous to Fort St. Louis and Goree*, Londres, 1791.
37. N.d.T. : Le marronnage était le nom donné à la fuite d'un esclave hors de la propriété de son maître en Amérique, aux Antilles ou dans les Mascareignes à l'époque coloniale. Le fuyard lui-même était appelé « marron » ou « Nègre marron », « negmarron » voire « cimarron » (d'après le terme espagnol « *cimarrón* » : « vivant sur les cimes »).
38. Robert Norris a écrit que les « Mahees » avaient résisté à leur asservissement par le roi des Fons dans les années 1750 et 1760 en se réfugiant dans des montagnes inaccessibles et accidentées, d'où ils purent facilement se défendre. Voir à ce sujet ses *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Short Account of the African Slave Trade*, Londres, Frank Cass & Company Limited, 1968 (1789), p. 21-22. Voir également Ismail Rashid, « A Devotion to the Idea of Liberty at Any Price : Rebellion and Antislavery in the Upper Guinea Coast in the Eighteenth and Nineteenth Centuries », in Sylviane A.

Diouf (dir.), *Fighting the Slave Trade. West African Strategies*, Athens, Ohio University Press, 2003, p. 137 et 142.

39. Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, p. 20. Sur les enfants, voir Audra A. Diptee, « African Children in the British Slave Trade During the Late Eighteenth Century », in *Slavery and Abolition*, n° 27, 2006, et Paul E. Lovejoy, « The Children of Slavery – The Transatlantic Phase », *ibid.*, p. 197-217.
40. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 49 ; *Memoirs of Crow*, p. 199-200 ; Patrick Manning, « Primitive Arts and Modern Times », in *Radical History Review*, n° 33, 1985, p. 165-181.
41. N.d.T. : En français dans le texte. Par la suite, les mots en français dans le texte original seront en italique et suivis d'un astérisque.
42. Ce grand pillage est décrit dans Clarkson, *Letters on the Slave-Trade*, fondées sur ses conversations avec Geoffrey de Villeneuve, aide de camp du gouverneur français du port de Gorée, en Sénégambie. Voir la lettre III.
43. Apparemment, Louis Asa-Asa était né peu de temps après la victoire des mouvements abolitionnistes en Angleterre et aux États-Unis, et avait quitté l'Afrique de l'Ouest à bord d'un navire français. Pour ces deux raisons, sa vie échappe aux limites formelles que j'ai fixées à mes recherches. Toutefois, son exemple illustre à merveille le fait que le commerce d'esclaves anglais et américain s'est poursuivi après l'abolition de l'esclavage, et, dans tous les cas, les récits africains sur la traite sont si rares qu'ils rendent sa brève mais poignante histoire particulièrement précieuse. Voir « Narrative of Louis Asa-Asa, a Captured African », in Moira Ferguson (dir.), *The History of Mary Prince, a West Indian Slave, Related by Herself*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1993 (Londres et Édimbourg, 1831), p. 121-124.
44. Je n'ai pas réussi à identifier ces guerriers adinyés.
45. La chronologie de la vie de Louis Asa-Asa est confuse, peut-être qu'il a effectivement travaillé dans une plantation du Nouveau Monde, même si le récit reconstruit par Thomas Prince implique qu'il a directement été de la Sierra Leone à l'Angleterre. Quand il affirme que ses « amis et parents » à Egie avait également été capturés par les Adinyés et vendus comme esclaves, il ajoute : « Je le sais car, par la suite, je les ai vus esclaves de l'autre côté de la mer. »
46. *Narrative of the Most Remarkable Particulars in the Life of James Albert Ukawsaw Gronniosaw, African Prince, as related by Himself*, Bath, 1770.
47. Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*, éd. par Kate Ferguson Marsters, Durham, N. C., et Londres, Duke University Press, 2000 (1799), p. 303.
48. John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, Londres, 1788, p. 23-24.
49. Témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 381.
50. Pour une exploration de ces expériences, voir Maria Diedrich, Henry Louis Gates, Jr., et Carl Pedersen (dir.), *Black Imagination and the Middle Passage*, New York, Oxford University Press, 1999.

CHAPITRE IV

Olaudah Equiano : de l'étonnement à la terreur

La première fois que, encore enfant, Olaudah Equiano leva les yeux sur le navire négrier qui allait l'emporter de l'autre côté de l'Atlantique, il fut rempli « d'étonnement, qui bientôt se transforma en terreur[1] ». Né dans les terres igbos (dans l'actuel Nigeria), il fut esclave en Amérique, gagna sa liberté en travaillant comme marin et finit par devenir l'une des grandes figures du mouvement pour abolir la traite en Angleterre. Cet étonnement et cette terreur associés au navire négrier, écrit-il dans son autobiographie en 1789, « je serais bien en peine de les décrire ». Mais, dans la mesure où le navire négrier fut un élément central de sa vie, comme pour des millions d'autres, il s'employa tout de même à le dépeindre du mieux qu'il put.

Embarqué sur un vaisseau par des marchands africains au début de l'année 1754, le jeune garçon de onze ans fut immédiatement empoigné par les membres de l'équipage, « des hommes blancs aux regards horribles, aux visages rouges et aux cheveux longs[2] », qui le secouèrent dans tous les sens sous prétexte de tester sa solidité physique. L'enfant pensait avoir affaire à des « esprits mauvais » bien plus qu'à des êtres humains. Quand ils le reposèrent enfin, il jeta un coup d'œil au pont principal et aperçut une immense marmite de cuivre en train de bouillir et, juste à côté, « une multitude de Noirs de tous âges enchaînés les uns aux autres, chacun exprimant par sa mine le découragement et la souffrance[3] ». Craignant de

tomber dans les mains avides et affamées des cannibales, il se sentit « accablé d'horreur et d'anxiété », et s'évanouit.

Equiano, rempli d'effroi, devait bientôt découvrir que le défilé des horreurs ne faisait que commencer. Il fut emmené sur le pont inférieur, où une puanteur répugnante eut tôt fait de le rendre malade. Quand deux membres de l'équipage lui offrirent de se restaurer, il refusa faiblement. Alors ils le traînèrent sur le pont principal, l'allongèrent à travers le guindeau[4] et le flagellèrent. Comme la douleur parcourait son petit corps, il pensa tout d'abord essayer de s'enfuir en sautant par-dessus bord, même s'il ne savait pas nager. Il découvrit alors que le navire négrier était équipé d'un filet visant précisément à empêcher de tels actes désespérés de rébellion. L'expérience du navire négrier et le souvenir qu'Equiano en conserva baignaient donc dans un mélange de violence, de terreur et de résistance.

Equiano, plus connu de ses contemporains sous le nom de Gustavus Vassa, est la première personne à avoir beaucoup écrit sur le commerce des esclaves du point de vue de l'asservi. Il est l'auteur de ce qui fut sans doute à l'époque la plus grande œuvre du mouvement abolitionniste, et qui est devenu ces dernières années la description la plus célèbre de l'histoire des navires négriers et du Passage du Milieu. Il existe cependant aujourd'hui une controverse sur son lieu de naissance, et, partant, sur l'authenticité de son témoignage. Était-il vraiment né en Afrique, comme il le prétendait ? Ou bien plutôt en Caroline du Sud, comme le soutient le chercheur en sciences sociales Vincent Carretta, avant de s'inventer plus tard des origines africaines, afin d'affermir son autorité morale dans son combat contre la traite[5] ?

Ce débat est loin d'être tranché, mais, pour ce qui nous intéresse ici, cela n'a pas la moindre importance. Si Equiano est né en Afrique de l'Ouest, alors il dit la vérité à propos de sa mise en esclavage et de son voyage sur le négrier – du moins la vérité sur ce dont il se souvient, avec toutes les modifications de perception qu'impliquent ses expériences plus

tardives. Et, s'il est né en Caroline du Sud, il ne pouvait savoir ce qu'il écrivait que grâce à la collecte des traditions et des expériences de personnes qui étaient effectivement nées en Afrique et qui avaient fait l'abominable Passage du Milieu sur un navire négrier. Dans cette hypothèse, Equiano est un historien oral, le gardien d'une mémoire commune, en quelque sorte le griot du commerce des esclaves, ce qui signifie que ce qu'il rapporte n'est pas moins fiable que l'expérience originale, la seule chose différenciant les deux étant la genèse et les sources du récit. Tous ceux qui ont étudié Equiano – et quelle que soit l'hypothèse qu'ils préfèrent – s'accordent sur le fait qu'il parle au nom de millions de personnes. S'il a écrit son autobiographie, dans laquelle l'on peut trouver le récit de l'étonnement et de la terreur que provoque le navire négrier, c'est dans « les intérêts de l'humanité[6] ». Il était « la voix des sans-voix[7] ».

Le foyer d'Equiano

Equiano écrit qu'il est né « en 1745, dans une charmante vallée prodigue appelée Essaka[8] », qui pourrait être Isseke, près d'Orlu, dans la région de Nri-Awka/Isuama, au cœur du Nigeria[9]. Il était le benjamin de sept enfants qui « vivaient pour grandir ». Son père était un homme important, une sorte de combinaison de « chef de lignée » (*okpala*), d'homme riche (*ogaranya*), d'ancien respecté (*ndichie*) et de membre du conseil qui prenait des décisions pour tout le village (*ama ala*). Equiano était censé suivre les traces de son père et, avec un peu d'appréhension, recevoir la marque de l'élection, soit la scarification *ichi* sur le front. Il était très attaché à sa mère, qui l'aidait à se former aux arts de l'agriculture et aux arts de la guerre (le pistolet et la lance, qu'il appelle un « javelot »), ainsi qu'à sa sœur, qui allait également vivre la tragédie de l'esclavage. Equiano souligne la prospérité et la position de sa famille en précisant que son père possédait « de nombreux esclaves ». (Et il s'empresse de préciser que cet esclavage, dans lequel les esclaves vivaient avec la famille et étaient traités comme s'ils en étaient des membres, n'avait rien à voir avec le système cruel du même nom tel qu'on pouvait le trouver aux Amériques.) Son village était si éloigné de la côte qu'il « n'avai[t] jamais entendu parler des hommes blancs ou d'Européens, ni de la mer[10] ».

Equiano était né pendant une période de crise, alors que sa terre natale subissait des changements profonds, des changements dont le jeune garçon fit lui-même les frais. Pendant la première moitié du XVIII^e^ siècle, la famine et la sécheresse s'abattirent sur le pays igbo, et, chose bien plus grave sur le long terme, la civilisation Nri dont Equiano et son village faisaient partie

connut un lent déclin. Ce déclin permit aux Aros de dominer la région. Les Aros étaient des seigneurs de guerre et des commerçants du Sud qui s'appelaient eux-mêmes les *umuchukwu*, les « enfants de dieu », et qui se servaient indistinctement du mariage, des alliances, de l'intimidation et de la guerre pour construire un réseau commercial de plus en plus grand. Ils avaient fait descendre des milliers d'esclaves grâce à leurs trois systèmes riverains – le Niger, l'Imo et la Cross River – jusqu'aux cités-États marchands du Vieux-Calabar, de Bonny et du Nouveau-Calabar. Entre 1700 et 1807, plus d'un million de personnes furent asservies dans la région de la baie du Biafra. Certains esclaves furent vendus sur place, et de nombreux autres moururent sur le chemin des côtes. Sur ce million, presque neuf cent mille furent parqués dans des navires négriers, le plus souvent britanniques, et, après le funeste Passage du Milieu, ils furent 750 000 à atteindre les ports du Nouveau Monde. Entre un tiers et les trois quarts de ceux qui furent asservis et embarqués dans la région venaient des terres igbos (le chiffre exact est sujet à discussion). Equiano faisait partie du nombre[11].

Equiano venait d'une société dans laquelle la terre appartenait à tout le monde et était travaillée collectivement. La nature était fertile et bienveillante, le sol était riche, et l'agriculture productive. Les manières étaient simples, il n'y avait pas beaucoup de luxe, mais ils avaient plus qu'assez de nourriture et, de plus, ils n'avaient « pas de mendiants ». Dans son village, les hommes et les femmes travaillaient « tous ensemble » aux champs communs et aux autres tâches – comme à la construction des maisons, par exemple. À l'aide de houes, de haches, de pelles et de pioches (ainsi que de ce qu'Equiano appelait des « pics »), ils cultivaient de nombreux légumes et céréales, mais, surtout, de l'igname : une fois bouilli et pilé, on en faisait un *fufu*, leur plat de base. Selon l'historien John Oriji, les Igbos étaient à l'époque « les cultivateurs d'igname les plus enthousiastes du monde ». Ils cultivaient et mangeaient aussi du cocoyam[12],

du plantain, des poivrons, diverses variétés de haricots et de courges, du maïs, de la cornille, des pastèques et toutes sortes de fruits, ainsi que le coton et le tabac. Ils élevaient des vaches, des chèvres et de la volaille et faisaient un peu d'artisanat. Les femmes filaient et tissaient le coton, cousaient des vêtements et, avec de la céramique, fabriquaient des pipes et des « vaisseaux de terre ». Les forgerons façonnaient les armes et les outils agricoles, tandis que d'autres travailleurs du métal créaient des bibelots délicats et des bijoux. La majorité de ces produits étaient consommés localement, et l'économie était fondée sur le troc : l'argent y était « peu utilisé ». Mais l'économie n'était pas pour autant isolée ou autarcique. En effet, de nombreux produits, surtout issus de l'agriculture, étaient échangés dans toute la région[13].

La famille d'Equiano et sa parentèle étaient comme toutes les autres organisées tel un clan patrilinéaire (*umumne*), gouverné par le chef mâle de la maisonnée ainsi que par un conseil des anciens. Puisque la terre était possédée et travaillée collectivement, il y avait peu de divisions de classes, mais le village possédait en revanche une division claire du travail et un système de distinction des statuts sociaux, ainsi que le prouve l'exemple du père d'Equiano. Equiano fait également référence à divers spécialistes : le prêtre, le magicien, le sage, le médecin ou le guérisseur – parfois une seule et même personne, le *dibia*, le médium, en relation avec le monde des esprits et inspirant autant de respect que de peur au sein de la société igbo. À l'autre bout du spectre, il y avait les esclaves, capturés à la guerre ou jugés coupables d'un crime (Equiano mentionne le kidnapping et l'adultère). Au bout du compte, les distinctions étaient mineures et, *grosso modo*, l'égalité prévalait. Le village possédait une grande autonomie : c'est lui qui était le référent identitaire fondamental de ses membres, et non la classe, la nation ou l'ethnicité. Equiano se souvient que leur « sujétion au roi du Bénin n'était en réalité que nominale[14] ». En vérité, le village n'était assujetti à personne, pas plus au roi du Bénin qu'à quelqu'un d'autre. Les

habitants de la région tiraient fierté de leur « localisme » farouche et de leur refus de toute centralisation politique. Ils furent longtemps connus par un proverbe : *Igbo enwegh eze*, « les Igbos n'ont pas de roi »[15].

Equiano écrit ainsi de son peuple : « Nous sommes presque un peuple de danseurs, de musiciens et de poètes[16]. » Les occasions rituelles étaient marquées par des cérémonies élaborées, constituées de performances artistiques et religieuses, généralement pour invoquer des esprits ancestraux ou leur rendre grâce. Les Igbos considéraient la frontière qui séparait le monde des humains et celui des esprits, ou celui des vivants et celui des morts, comme fine et poreuse. Et en effet, des esprits, bons ou mauvais mais toujours invisibles, étaient présents en permanence dans la société igbo, que ce soit pour promettre aux Igbos leur aide ou au contraire menacer de leur nuire, selon la manière dont ils avaient été traités. Nourrir les esprits avec des sacrifices (*aja*) était une pratique essentielle si l'on voulait s'attirer la bonne fortune. Les *dibia* communiquaient directement avec les esprits et reliaient les deux mondes. Les Igbos croyaient également que les morts prématurées étaient causées par des esprits malveillants, et que les esprits des morts erraient et hantaient les vivants tant qu'ils n'avaient pas été correctement enterrés. Ces croyances eurent, précisons-le, de graves conséquences à bord des navires négriers[17].

Quand Equiano avait onze ans, le commerce des esclaves et les raids étaient devenus courants dans sa région natale, comme le révèle son autobiographie de nombreuses et subtiles manières. Ainsi, quand les adultes du village partaient cultiver les terres communes, emportaient-ils des armes au cas où ils seraient attaqués. Ils prenaient également des dispositions particulières à propos des enfants qu'ils laissaient au village : ils les rassemblaient tous à un seul endroit, et chargeaient l'un des enfants de faire le guet. Les étrangers nomades inspiraient la peur, surtout s'il s'agissait des marchands appelés les Oye-Eboe, nom qui signifie « les hommes rouges qui vivent au loin ». Ce terme désignait en réalité les Aros, ces « hommes

corpulents couleur d'acajou » qui venaient du Sud. Leur commerce était dans l'ensemble légitime et consensuel, et effectivement, Equiano souligne que son propre village leur offrait parfois des esclaves en échange de produits européens – des armes à feu, de la poudre, des chapeaux et des colliers. Ces marchands les encourageaient à faire des raids sur « un petit État ou un district ». Par conséquent, dès qu'un chef local désirait se procurer des marchandises européennes, il « attaqu[ait] ses voisins et une bataille sans merci s'ensui[vait] ». Après quoi, ceux qui avaient été faits prisonniers étaient vendus aux marchands aros. Ces derniers capturaient également eux-mêmes des esclaves. Leur principale méthode, découvrit rétrospectivement Equiano, et qu'il n'avait sans doute pas comprise enfant, consistait à « trépaner [s]es compatriotes ». Partout où ils allaient, ils transportaient avec eux de « grands sacs », ce qui ne présageait rien de bon. Equiano allait bientôt découvrir l'un de ces sacs de l'intérieur[18].

Enlèvement

« Un jour où tous [les] parents étaient allés à leurs travaux comme d'habitude », Equiano et sa sœur furent laissés seuls pour s'occuper de la maison. Pour des raisons inconnues, les adultes n'avaient pas cette fois-ci pris les précautions habituelles. Bientôt, deux hommes et une femme escaladèrent les murs de terre de la demeure familiale et, « en un instant, [les] saisirent tous les deux, et, sans [leur] laisser le temps de hurler ou de [se] défendre », les maraudeurs les bâillonnèrent et « prirent la fuite avec [eux], en direction des bois les plus proches », où ils leur attachèrent les mains et essayèrent de mettre la plus grande distance possible entre eux et le village d'ici la tombée de la nuit. Equiano ne dit pas qui étaient ses assaillants, mais il sous-entend qu'il s'agissait d'Aros. Ils atteignirent finalement « une maisonnette où les ravisseurs s'arrêtèrent pour se rafraîchir et passer la nuit ». Les liens des enfants leur furent enlevés, mais ils étaient apparemment trop bouleversés pour manger. « Épuisés de fatigue et de chagrin, notre seul soulagement fut le sommeil, qui apaisa notre malheur pendant un court moment. » Le long, difficile et traumatisant voyage vers la côte venait de commencer.

Le lendemain, la petite troupe voyagea à travers bois afin d'éviter les rencontres, et finit par arriver sur une route qu'Equiano crut reconnaître. Comme des gens les croisaient, il se mit à « crier pour qu'ils vinssent [les] secourir », mais ses efforts furent vains : « mes cris n'eurent pour effet que d'amener les ravisseurs à resserrer mes liens et à me bâillonner, puis ils me mirent dans un grand sac. Ils bâillonnèrent également la bouche de ma sœur et ligotèrent ses mains. Nous continuâmes ainsi jusqu'à ce que ces gens

eussent disparu de notre champ de vision »[19]. À la fin d'un autre jour de voyage épuisant, Equiano et sa sœur se virent offrir de la nourriture, mais refusèrent une fois encore de manger, usant ainsi d'une forme de résistance qui serait l'un des lieux communs des navires négriers. Violemment arraché à son village, à presque toute sa famille, et à presque tout ce qui lui était cher, Equiano trouva un grand réconfort dans la présence de sa sœur. « Notre seule consolation, écrit-il, fut de rester dans les bras l'un de l'autre pendant toute la nuit, nous baignant de nos larmes[20]. »

Le jour suivant fut encore plus traumatisant. Il devait devenir « le jour le plus douloureux [qu'il avait] connu jusque-là ». Les ravisseurs séparèrent Equiano et sa sœur alors qu'ils étaient encore endormis et « enlacés l'un à l'autre ». Les enfants supplièrent de ne pas être séparés, mais en vain : « on l'arracha à moi, et on l'emmena aussitôt, tandis que je demeurais dans un état d'affolement indescriptible »[21]. « Je pleurais et me lamentais continuellement. » Pendant plusieurs jours, il refusa de « manger tout aliment excepté ce qu'ils [le] forçaient à avaler ». Le réconfort du malheur partagé, de « pleurer ensemble » avec le dernier membre de sa famille qui lui restât, était définitivement perdu. L'aliénation de son sang et de son village était désormais complète.

Comme pour illustrer cette idée, c'est à ce moment précis que commença le cycle apparemment sans fin d'achats et de reventes du jeune garçon. Il fut tout d'abord vendu à un « chef », un forgeron qui vivait « dans une région agréable ». Intégré à sa famille, suivant l'habitude africaine, il fut bien traité, et trouva un certain réconfort dans le fait que, « bien [qu'il fût] à plusieurs jours de voyage du domicile de [s]on père, ces gens parlaient exactement la même langue [qu'eux] ». Il gagna lentement une certaine liberté de mouvement, dont il se servit pour réunir des informations sur la meilleure manière de s'enfuir et de retrouver sa famille. « Le chagrin me rongeait à la pensée de ma mère et de mes amis », si bien qu'il essaya de se repérer géographiquement et imagina que son foyer était situé « du

côté où se levait le soleil ». Mais un jour, il tua par accident le poulet d'une villageoise, et, craignant une punition, il se cacha dans les buissons en attendant de s'enfuir pour de bon. Il entendit les villageois partis à sa recherche dire qu'il avait sans doute tenté de rentrer chez lui, mais qu'il n'y arriverait jamais car son village était bien trop loin. Sur le coup, le garçon fut envahi par une « panique intense », bientôt suivie d'un profond désespoir à l'idée de ne jamais rentrer chez lui. Il retourna donc chez son maître, qui s'empressa de le revendre. « On me transporta cette fois vers le côté gauche du soleil levant, à travers de lugubres terres isolées et des bois sinistres, parmi les rugissements affreux des bêtes sauvages[22]. » Là où il était, le commerce des esclaves semblait chose courante. Il remarqua que les individus étaient tous « toujours bien armés ».

Puis, au milieu de toute cette calamité, il eut une joyeuse surprise. Au cours de sa marche vers la côte, il aperçut sa sœur. À la lecture de ce passage et d'autres dans son autobiographie, il semblerait que cette vision ait constitué l'un des moments les plus chargés d'émotions de toute sa vie. « À peine me vit-elle, qu'elle poussa un grand cri et se précipita dans mes bras… J'étais complètement médusé : aucun de nous ne put parler, mais pendant un long moment, nous restâmes enlacés l'un à l'autre, incapables de faire autre chose que de pleurer[23]. » Cette étreinte éplorée semble avoir ému tous ceux qui assistèrent à la scène, y compris l'homme qui, selon Equiano, les possédait tous les deux. L'homme les autorisa à dormir tous deux à ses côtés, et « elle et moi nous nous tenions la main à travers sa poitrine durant toute la nuit, oubliant ainsi nos malheurs pour un temps, dans la joie d'être ensemble ». Puis se leva ce « matin fatal » au cours duquel ils furent à nouveau séparés, ce coup-ci pour toujours. Equiano écrit : « Cette fois, j'étais, si possible, plus malheureux qu'auparavant. » Il ressassait constamment le destin de sa sœur. « Ton image, lui écrira-t-il tendrement des années plus tard, est pour toujours rivetée à mon cœur. »

Puis le voyage vers la côte reprit son cours. Equiano fut vendu ici et là, pour finir dans les mains d'un riche marchand, dans la ville magnifique de Tinmah, qui s'étendait sans doute sur les rives du delta du Niger. C'est là qu'il goûta une noix de coco et une canne à sucre pour la première fois, en même temps qu'il découvrit l'usage de l'argent, qu'il appelait le « cœur » (*akori*). Il devint l'ami du fils d'une voisine, une riche veuve. Le garçon avait à peu près son âge, et la femme l'acheta au marchand. Il fut alors si bien traité qu'il en oublia qu'il était esclave. Il mangeait à la table des maîtres, était servi par d'autres esclaves, et jouait avec des arcs et des flèches avec d'autres garçons, « tel [qu'il avait] l'habitude de le faire chez [lui] ». Pendant les deux mois qui suivirent, il se rapprocha progressivement de sa nouvelle famille, « aussi commençais-je à m'habituer à ma situation et à oublier, graduellement, mes malheurs[24] ». Un matin, très tôt, il fut réveillé avec rudesse et expulsé de la maison pour reprendre le chemin des côtes. Il connut le « nouveau chagrin » d'une nouvelle dépossession.

Jusqu'ici, presque toutes les personnes qu'Equiano avait pu rencontrer lors de son voyage lui étaient culturellement familières. Ils se ressemblaient « dans leurs mœurs, leurs coutumes et leurs langues » ; ils étaient – ou étaient sur le point de devenir – des Igbos. Mais il arriva finalement dans un lieu duquel toute familiarité culturelle était absente. Il fut en effet choqué par la culture des Ibibios côtiers qui, observa-t-il, n'étaient pas circoncis, ne se lavaient pas de la manière qu'il connaissait, se servaient de casseroles et d'armes à feu européennes, et « luttaient aux poings entre eux[25] ». Il trouvait les femmes indécentes, car elles « mangeaient, buvaient et dormaient avec leurs hommes ». Les Ibibios s'ornementaient d'étranges cicatrices et taillaient leurs dents en pointe. Plus surprenant encore, ils ne faisaient pas les bons sacrifices ou les bonnes offrandes aux dieux.

Quand Equiano arriva sur les rives d'un grand fleuve, peut-être le Bonny, sa surprise haussa encore d'un cran. Le fleuve fourmillait de pirogues, sur lesquelles semblaient vivre des gens qui avaient avec eux

« leurs ustensiles domestiques et toutes sortes de provisions ». Le garçon n'avait encore jamais vu un aussi grand cours d'eau, et encore moins des gens qui vivaient et travaillaient de cette manière. Son émerveillement se transforma en terreur quand il fut placé à bord de l'une de ces pirogues par ses ravisseurs, et qu'il fut emmené sur le fleuve à travers les marais et les forêts de palétuviers. Chaque nuit, ils tiraient la pirogue sur le rivage, faisaient du feu, établissaient un campement de tentes ou de petites maisons, partageaient un repas et se couchaient. Le matin, ils avalaient quelque chose et reprenaient leur descente du fleuve. Equiano remarqua combien ils étaient à l'aise dans l'eau, à quel point ils plongeaient et nageaient bien. Le voyage se poursuivit, par la terre, puis à nouveau sur l'eau, à travers « différentes régions et des peuples divers ». Six ou sept mois après son enlèvement, il arriva « à la côte maritime », très probablement dans le grand port animé de Bonny, principalement dédié au commerce des esclaves.

À bord du navire magique

Le navire négrier qui avait inspiré une telle crainte mêlée d'horreur à Equiano la première fois qu'il arriva sur la côte était un senau, faisant probablement entre dix-huit et vingt et un mètres de long, avec un grand mât de dix-huit mètres et un grand mât de hune de neuf mètres. L'*Ogden*, avec ses huit canons et son équipage de trente-deux hommes, était à l'ancre et « attendait son chargement », chargement dont le garçon réalisa subitement qu'il faisait partie[26]. Les marchands africains l'emmenèrent aux abords du vaisseau en pirogue et, grâce à une échelle de corde, le firent passer avec d'autres par-dessus le bastingage, jusqu'à ce qu'il se retrouvât sur le pont principal. Là, Equiano découvrit ces marins terrifiants, dont la langue « était très différente de toutes celles [qu'il avait] jamais entendues[27] ». Il vit le grand chaudron de cuivre qui bouillonnait et les captifs mélancoliques et, craignant un acte de cannibalisme, il s'évanouit. Les marchands noirs qui l'avaient amené à bord lui firent reprendre conscience et essayèrent même de lui remonter le moral, mais « en vain ». Il demanda si ces hommes blancs aux airs si terribles allaient le manger, on lui répondit que non. Puis un membre de l'équipage lui apporta un petit verre de liqueur afin de l'aider à reprendre ses esprits, mais le garçon avait une telle peur de l'homme qu'il refusa la main tendue. L'un des marchands noirs prit le verre des mains du marin et l'offrit à Equiano. Ce dernier le but, mais le verre eut l'effet opposé de celui escompté. N'ayant jamais rien bu de semblable, il plongea « dans la plus grande torpeur ». Bientôt, les choses allèrent de mal en pis. Une fois payés, les marchands noirs quittèrent le navire, ce qui mit Equiano au plus profond désespoir : « Je me retrouvais

maintenant dépourvu de toute chance de retourner dans mon pays natal[28]. » Après avoir découvert la puanteur du pont inférieur et goûté au fouet pour avoir refusé de manger, il se mit à rêver d'échanger sa place avec « l'esclave le plus méchant de [s]on pays ». Finalement, dans sa détresse, il appela de ses vœux la mort : « Je souhaitais maintenant que mon dernier compagnon, la mort, vînt pour me délivrer[29]. »

Le commerce des esclaves réunissait toujours des agglomérats étranges d'individus et, dans une certaine mesure, avait tendance à niveler les différences culturelles qui pouvaient exister entre eux. Equiano ne trouva pas immédiatement ses compatriotes, et il dut en effet les chercher. En plus des Igbos, il y avait très certainement à bord des Nupés, des Igalas, des Idomas, des Tivs et des Agatus, qui venaient du nord du village d'Equiano ; et, de l'est, venaient tout un tas d'Efiks, d'Anangs, d'Ododops, d'Ejaghams, d'Ekrukuks, d'Umons et d'Enyongs. Beaucoup d'entre eux parlaient plusieurs langues, et quelques-uns, peut-être même la plus grande partie d'entre eux, parlaient ou comprenaient l'igbo, qui était une langue importante pour la traite dans la région, que ce soit sur les côtes ou à l'intérieur des terres. Certains parlaient sans doute le pidgin et l'anglais, et connaissaient quelques mots de portugais. La communication était certes compliquée sur le senau, mais elle était rendue possible par de nombreux moyens[30].

Sur le navire négrier, Equiano et de nombreux autres commencèrent à comprendre qu'ils étaient igbos. En effet, dans le village d'Equiano et ailleurs, le terme « igbo » ne renvoyait pas à une identité ou à une manière de se comprendre soi-même. Si l'on suit le célèbre auteur nigérian et igbo Chinua Achebe, à l'origine, « igbo » était bien plutôt « une insulte » ; le terme désignait les « autres », « ceux qui vivaient plus loin dans la brousse ». « Igbo », donc, était une injure qui désignait les étrangers au village. Equiano lui-même sous-entend cette signification dénigrante quand il traite les Aros d'« Oye-Eboe ». Mais à bord du navire négrier, tout le

monde était loin de son village, et les similitudes les plus profondes prirent soudainement le pas sur les différences locales. La communauté culturelle, et plus particulièrement le langage, s'avéra sans surprise cruciale pour la coopération et la constitution de cette nouvelle communauté. Les Igbos, comme d'autres ethnicités africaines, furent de bien des manières le produit du commerce des esclaves. En d'autres mots, c'est sur les navires négriers que se produisait l'ethnogenèse[31].

Equiano prit assez vite la mesure de l'usage systématique de la terreur à bord du négrier. Les Blancs « agissaient, ainsi que je le pensais, d'une manière […] sauvage ; je n'avais jamais vu de tels cas de cruauté barbare chez un peuple ». Les « malheureux prisonniers africains » qui osaient résister, qui refusaient de manger ou qui essayaient de sauter par-dessus bord, étaient fouettés et taillades. Equiano lui-même fut fouetté à plusieurs reprises pour avoir refusé sa pitance. Il remarqua également que la terreur n'était pas réservée aux seuls esclaves. Un jour, alors qu'avec d'autres il était sur le pont principal, le capitaine fit flageller un marin blanc « à l'aide d'une grande corde près du mât, à la suite de quoi il décéda ; et ils le jetèrent par-dessus bord comme ils l'auraient fait d'une bête[32] ». Le fait que ce spectacle fût public n'avait rien d'un accident. L'exercice de la violence à l'encontre des membres de l'équipage démultipliait la terreur. « Cela renforça ma peur de ces gens ; et je ne m'attendais à rien d'autre qu'à être traité de la même manière[33]. »

Le récit que fait Equiano du temps qu'il a passé sur le navire négrier est tout particulièrement précieux quand il résume les conversations qui se déroulaient sur le pont inférieur. En tant qu'enfant qui venait de très loin à l'intérieur des terres, il faisait partie de ceux qui connaissaient le moins les Européens et leurs manières. Tout en continuant à se battre pour communiquer avec des individus issus d'une grande variété de cultures, il chercha et trouva parmi « les pauvres individus enchaînés » des « compatriotes ». Par crainte du cannibalisme, sa première question était

systématiquement : « Que va-t-on faire de nous ? » Certains des hommes asservis lui « laissèrent entendre qu'[ils] dev[aient] être transportés au pays de ces hommes blancs pour travailler pour eux ». Cette réponse réconforta Equiano : « s'il ne s'agissait de rien de pire que de travail, ma situation n'était pas si désespérée ». Toujours est-il que sa peur des sauvages européens persistait et provoquait de nouvelles interrogations. Equiano demanda aux hommes « si ces gens n'avaient pas de pays, mais vivaient dans cet endroit creux (le navire) ; ils me dirent qu'ils n'y vivaient point, mais venaient d'un pays lointain. "Alors, dis-je, comment se fait-il que dans tout notre pays on n'ait jamais entendu parler d'eux ?" Ils me répondirent que c'étaient parce qu'ils vivaient vraiment très loin. Je m'enquis ensuite de savoir où leurs femmes se trouvaient ; s'ils en avaient qui fussent comme eux. On me dit qu'ils en avaient. "Et pourquoi, continuai-je, nous ne les voyons pas ?" Ils répondirent que c'était parce qu'elles restaient à la maison[34] ».

Puis vinrent les questions sur le navire lui-même, source première de l'étonnement et de la terreur. Toujours ébloui par ce qu'il avait vu, Equiano demanda comment le vaisseau pouvait avancer. Arrivés à ce point, les hommes étaient à court de réponses, mais ils apportèrent la preuve qu'ils avaient attentivement étudié le navire afin de mieux comprendre son fonctionnement. « Ils me dirent qu'ils ne savaient pas, mais que des voiles étaient enfilées sur la mâture à l'aide de cordes que je voyais, et c'était ainsi que le navire avançait. De plus, les hommes blancs possédaient un certain sortilège magique qu'ils mettaient dans l'eau quand ils voulaient faire arrêter le bateau. Je fus extrêmement abasourdi par cette histoire, et je crus réellement que ces hommes étaient des esprits. » Les interrogations que soulevait le navire s'intensifièrent le jour où, sur le pont, Equiano observa un navire se diriger vers eux toutes voiles dehors. Tous ceux qui comme lui l'aperçurent furent comme frappés de stupeur, « et davantage lorsque le vaisseau apparut plus grand, à mesure qu'il approchait ». Quand le navire

finit par jeter l'ancre, « mes compatriotes et moi, qui assistâmes à la scène, fûmes éperdus de stupeur en voyant le vaisseau s'arrêter, ce qui nous persuada que cela était réalisé par la magie »[35].

Le Passage du Milieu

Le Passage du Milieu d'Equiano fut un festival de cruauté, de dégradation et de mort[36]. Il commença par l'emprisonnement de tous les captifs sur le pont inférieur, « si bien que nous ne pûmes voir comment ils manœuvraient le navire[37] ». Un grand nombre de choses dont Equiano se plaignait alors que le vaisseau était encore à l'ancre devinrent soudain bien pires. Maintenant que tous les esclaves étaient enfermés sur le pont inférieur, il « était tant encombré de monde que chacun avait à peine l'espace pour se retourner ». Ils étaient lovés les uns contre les autres dans un espace clos, avec chacun autant de place qu'un cadavre dans un cercueil. Les « chaînes irritaient » la chair tendre des poignets, des chevilles et des cous. Les captifs souffraient d'une extrême chaleur, et l'air circulait mal, ce qui donnait lieu à une « abondante transpiration » et faisait qu'ils étaient souvent sujets au mal de mer. La puanteur, qui était déjà répugnante, devint « littéralement pestilentielle », car la sueur, le vomi, le sang et la « crasse des latrines » débordantes d'excréments les « étouffaient presque ». Les cris de terreur se mêlaient dans la plus grande cacophonie aux râles de ceux qui agonisaient.

Prisonnier du pont inférieur plusieurs jours d'affilée, sans doute à cause du mauvais temps, Equiano vit un grand nombre de ses compagnons périr, « victimes d'une avarice involontaire de leurs acquéreurs ». Le navire se remplissait des esprits inquiets des morts, que les vivants ne pouvaient pas enterrer correctement et à qui ils ne pouvaient faire d'offrandes. Beaucoup furent « emportés », la plupart sans doute par la dysenterie. La baie du Biafra possédait l'un des taux de mortalité les plus élevés des zones

consacrées au commerce des esclaves, et les huit mois qu'avait pris l'*Ogden* pour rassembler sa « cargaison » n'avaient rien arrangé. Equiano lui-même tomba malade, et crut mourir. Il désira une nouvelle fois que la mort mette « bientôt fin à [s]es tourments ». Les cadavres jetés par-dessus bord le rendaient songeur : « Souvent, j'imaginais les habitants des grandes profondeurs bien plus heureux que moi. Je les enviais pour la liberté qu'ils connaissaient et, comme toujours, je souhaitai maintes fois changer ma condition contre la leur[38]. » Equiano pensait que ceux qui s'étaient suicidés en se jetant par-dessus le bastingage étaient encore vivants, heureux et libres, et, d'une manière ou d'une autre, toujours en contact avec les habitants du navire[39].

Mais, face à l'horreur et à ce désir de mort se tenait la vie, aussi obstinée que résistante. C'est ainsi qu'Equiano continua de communiquer avec les autres captifs pour survivre. Cette survie, il la doit en grande partie aux femmes qui, igbos ou non – nous l'ignorons –, le lavèrent et le couvrirent de soins maternels. En tant qu'enfant, il ne portait pas de chaînes, et, en tant que malade, il était « sur le pont presque tout le temps », d'où il put observer la dialectique de plus en plus folle de la discipline et de la résistance. Les actes des membres de l'équipage gagnèrent progressivement en cruauté, tandis que les esclaves se résolurent à utiliser tous les moyens à leur disposition pour se défendre. Equiano vit quelques-uns de ses compatriotes affamés se faire brutalement fouetter pour avoir attrapé un poisson. Peu de temps après, « alors que la mer était calme et le vent modéré », il aperçut non loin de lui trois esclaves échapper aux mains de l'équipage, sauter par-dessus le bastingage, éviter le filet et s'écraser dans la mer. L'équipage réagit aussitôt, et envoya tout le monde sur le pont inférieur pour endiguer la probable épidémie de tentatives de suicide – Equiano était persuadé que cela n'aurait pas manqué d'arriver –, puis descendit un canot pour récupérer ceux qui s'étaient jetés par-dessus bord : « une agitation et une confusion, que je n'avais jamais entendues

auparavant, gagnèrent l'équipage du navire[40] ». Malgré les efforts de l'équipage, deux rebelles parvinrent à se noyer. Le troisième fut attrapé, ramené sur le pont et férocement fouetté pour « avoir essayé de choisir la mort plutôt que l'esclavage ». Equiano rend ainsi compte de la formation d'une culture de la résistance parmi les esclaves.

La stratégie de résistance d'Equiano, elle, résidait en partie dans le fait d'en apprendre le plus possible des marins sur la manière dont le navire fonctionnait. C'est cet apprentissage qui, sur le long terme, constitua son chemin vers la liberté : en effet, il travailla comme marin et, grâce à ses salaires, parvint à racheter sa liberté à l'âge de vingt-quatre ans. Il se décrit lui-même comme l'une des personnes « les plus actives » à bord, ce qui signifie dans le langage marin du XVIII^e^ siècle qu'il accomplissait ses tâches sur le navire avec une grande énergie. En observant le labeur des marins, il devint de plus en plus fasciné, en même temps que perplexe, par l'usage qu'ils faisaient du quadrant : « J'ai souvent admiré les marins qui effectuaient des observations avec, et j'étais loin de m'imaginer ce que cela signifiait[41]. » Les marins remarquèrent la curiosité de ce petit garçon intelligent, et l'un d'eux décida un beau jour de la satisfaire en laissant Equiano regarder à travers la lentille. « Cette expérience augmenta mon émerveillement ; j'étais à présent plus que jamais convaincu d'être dans un autre monde et que tout, autour de moi, était magique. » C'était *effectivement* un autre monde, une société maritime repliée sur elle-même, et qui possédait une magie que l'on pouvait apprendre. C'est ce qu'Equiano commençait tout juste à faire[42].

La Barbade

Un autre monde encore apparut bientôt à l'horizon. Dès qu'ils virent la terre, les membres de l'équipage se mirent à « pousser un grand cri tout en nous faisant de grands signes de joie ». Equiano et le reste des captifs étaient loin de partager leur excitation. En réalité, ils ne savaient pas trop quoi penser. Devant eux s'étendait la Barbade, épicentre de la révolution historique du sucre, joyau de la couronne du système colonial britannique, l'une des sociétés fondées sur l'esclavage les plus avancées – et, par conséquent, les plus brutales – que l'on pût trouver au monde. Les plantations de la petite île seraient la destination finale de la plupart des captifs à bord de l'*Ogden*.

Quand le senau jeta l'ancre dans le port débordant d'activité de Bridgetown en se nichant au milieu d'une forêt de mâts, de nouvelles peurs assaillirent Equiano et ses camarades du pont inférieur. À la faveur de la nuit, des personnes étranges montèrent à bord du navire, et tous les esclaves furent conduits sur le pont principal pour une inspection. Les marchands et les planteurs, c'est-à-dire les acheteurs potentiels des esclaves, examinèrent sans attendre et avec la plus grande attention Equiano et ses compagnons d'infortune. Equiano se souvient : « Ils nous demandèrent aussi de sauter, puis indiquèrent la terre du doigt, ce qui signifiait qu'on devait s'y rendre. » Alors, ils organisèrent les esclaves en lots séparés pour la vente.

Pendant tout ce temps, Equiano – et apparemment d'autres – crut, « par ce geste, [qu'ils seraient] mangés par ces individus déplaisants ». On les réemprisonna sur le pont inférieur mais, comme l'explique Equiano, une nouvelle terreur avait pris racine : « Beaucoup d'entre nous étaient terrifiés

et tremblaient, et rien, excepté des pleurs amers s'élevèrent pendant toute la nuit à cause de ces appréhensions[43]. » Combien de temps durèrent ces pleurs, voilà qui n'est pas très clair, mais une chose est sûre, les visiteurs blancs finirent par convoquer « quelques vieux esclaves à terre pour [les] apaiser ». Ces vétérans de la société de plantation de la Barbade « nous dirent qu'on n'allait pas être mangés, mais que nous allions travailler, et que nous devions nous rendre à terre très bientôt, où nous allions rencontrer beaucoup de nos compatriotes »[44]. Cette tactique fut visiblement efficace : « Ces affirmations nous apaisèrent énormément, et […], après notre débarquement, des Africains de toutes langues vinrent vers nous. »

Peu de temps après, Equiano et les autres furent amenés à terre, dans la « cour du marchand » comme il l'appelait, un lieu dans lequel « on [les] parqua tels des moutons, sans souci du sexe ni de l'âge », ce qui devait sembler étrange après la stricte séparation fondée sur le genre et l'âge qui avait eu cours sur le navire. Malgré l'angoisse liée à l'incertitude de cette nouvelle situation, Equiano réussit tout de même à s'émerveiller à la vue de Bridgetown. Il remarqua que les maisons étaient hautes et possédaient plusieurs étages, ce qu'il n'avait encore jamais vu. « Mais je fus bien plus abasourdi de voir des gens à cheval. Je ne savais pas ce que cela signifiait ; et effectivement, je pensais que ces gens étaient totalement doués pour les artifices »[45]. Ses « compagnons captifs », toutefois, n'avaient pas l'air surpris. L'un d'eux, originaire d'une région lointaine de l'Afrique, très certainement des savanes du Nord, remarqua que les chevaux « étaient de la même espèce que ceux qu'ils possédaient dans leurs pays ». D'autres confirmèrent cette affirmation, mais précisèrent que leurs propres chevaux étaient « bien plus gros que ceux [qu'il] vi[t] alors »[46].

La vente commença quelques jours plus tard. C'était une vente « sauvage » (« *by scramble* »). Les vendeurs disposaient les marchandises humaines dans la cour, puis on entendait rouler un tambour, signal à la suite duquel les acheteurs se ruaient frénétiquement afin de mettre en premier la

main sur les esclaves qu'ils désiraient acheter. Les Africains furent à tel point effrayés par « le bruit et la clameur » qu'ils pensèrent que ces acheteurs avides seraient à coup sûr la cause de leur trépas. Certains continuaient à craindre le cannibalisme. Cette peur était bel et bien justifiée, dans la mesure où presque tous seraient dévorés vivants – par le travail mortel des plantations de sucre à la Barbade.

Une troisième séparation était sur le point de s'opérer, qui met en lumière les liens qui s'étaient créés sur le navire quand il était à l'ancre près des côtes africaines et lors du Passage du Milieu. Equiano remarque que, sans scrupule, « des familles et des amis [étaient] séparés. La plupart d'entre eux ne se reverr[aient] plus jamais[47] ». Il se souvient du triste sort de plusieurs frères qui avaient été enfermés ensemble dans le quartier des hommes du navire, et qui étaient d'un coup vendus en différents lots à différents maîtres. « Ce fut fort émouvant, à cette occasion, de voir et d'entendre leurs cris lors de leur séparation ». Les maris furent séparés des femmes, les parents des enfants, les frères des sœurs.

Mais les individus liés par le sang étaient loin d'être les seuls à crier et à pleurer à cette idée. On y pleurait aussi « des amis chers », des gens qui avaient déjà par une fois été séparés de leur sang, et qui avaient entremêlé « leurs souffrances et leurs douleurs » à bord du navire. Certains avaient vécu ensemble sur le navire les huit mois *précédant* le Passage du Milieu, et s'étaient des jours durant réconfortés au sein des « sombres couleurs de l'esclavage ». Ils avaient ce qu'Equiano appelait le « petit soulagement d'être ensemble », de pleurer ensemble, de résister ensemble, d'essayer de survivre ensemble. Cette nouvelle communauté qui s'était formée sur le navire fut déchirée quand les captifs furent chacun obligés de partir « dans des directions différentes ». Equiano écrit avec une profonde tristesse que « chaque sentiment tendre » apparu à bord du bateau était dorénavant destiné à être sacrifié sur l'autel de l'avarice, du luxe et de l'« avidité du gain[48] ».

Le long Passage

Pour Equiano et quelques autres esclaves, le Passage du Milieu ne s'acheva pas à la Barbade. Il s'agissait d'esclaves « qui n'étaient pas à vendre du reste, et [ils se faisaient] sans cesse du mauvais sang[49] ». Les traumatismes du Passage avaient apparemment affecté leur santé – ils étaient émaciés, malades, mélancoliques, ou tout ça en même temps. Les acheteurs avaient dû s'interroger sur leur capacité à survivre et, en tout cas, avaient refusé de les acheter. Ils devinrent des « esclaves refusés ». Ils restèrent encore quelques jours sur l'île avant d'être embarqués sur un vaisseau plus petit, un sloop, peut-être le *Nancy*, commandé par le capitaine Richard Wallis et faisant voile vers la York River en Virginie. Ce second Passage fut plus facile que le premier. Comparé au navire négrier, il y avait beaucoup moins de captifs à bord, l'atmosphère était moins tendue et moins violente, et la nourriture meilleure, car le capitaine voulait les engraisser pour pouvoir les vendre plus au nord. Equiano écrit : « Durant la traversée, on nous traita mieux que lorsque nous venions d'Afrique, et nous avions beaucoup de riz et du porc gras. » Mais il vivait difficilement la disparition de ses camarades vendus à la Barbade : « J'avais désormais perdu tous les maigres restes du réconfort que j'avais eu à converser avec mes compatriotes ; même les femmes qui, habituellement, me lavaient et s'occupaient de moi, étaient toutes parties vers des directions différentes, et je ne revis jamais aucune après. » Si par la suite il avait revu l'une d'entre elles, il ne fait aucun doute que le lien né de l'expérience partagée du navire négrier aurait immédiatement été ravivé et renouvelé[50].

Apparemment, le garçon parvint à créer de nouveaux liens avec les Africains qui étaient à bord du sloop, même s'ils ne parlaient pas la même langue. Mais ces liens furent une fois encore rompus quand ils arrivèrent en Virginie, « et finalement, tous mes amis furent dirigés vers des chemins différents, et seul, je restai[51] ». Une fois encore coupé du monde, il en était même venu à envier ceux qui avaient été vendus par lots, ainsi qu'il l'explique : « J'étais désormais extrêmement misérable, et je croyais ma situation pire que celle de n'importe lequel des compagnons qu'il me restait ; puisqu'ils pouvaient parler entre eux, alors que je n'avais personne avec qui converser qui pût me comprendre. » Dans cette situation, il désira de nouveau mourir : « J'étais constamment affligé, et je dépérissais, et je souhaitais mourir plutôt que quoi que ce fût d'autre. »

Equiano resta dans cet état d'abandon et de solitude jusqu'à ce qu'un ancien officier de marine devenu capitaine de navire marchand, Michael Henry Pascal, l'achetât pour l'offrir en présent à quelqu'un en Angleterre. Il fut alors mis à bord de l'*Industrious Bee*, « un magnifique grand bateau, chargé de tabac, etc., juste sur le point de partir vers l'Angleterre ». Le Passage du Milieu dut sans doute sembler à nouveau interminable, mais au moins effectua-t-il cette fois-là la traversée à bord d'un trois-mâts dont la fonction n'était pas de transporter des esclaves. Ses conditions de vie s'améliorèrent en conséquence : « J'avais des voiles pour m'allonger, et beaucoup de bonne nourriture à manger ; et tout le monde à bord », en tout cas au début, « me traitait très gentiment, tout à l'opposé de ce que j'avais vu de la part de tout homme blanc précédemment »[52]. Peut-être n'étaient-ils pas des mauvais esprits, après tout. Et, lentement, la catégorie universelle et chargée de terreur des « hommes blancs » commença à se transformer : « Je commençais donc à croire qu'ils n'avaient pas tous le même tempérament. » Il se mit également à parler un peu anglais et, en parlant avec les membres de l'équipage, il continua son apprentissage du fonctionnement d'un navire.

Sa rencontre avec un nouveau compagnon de bord, un garçon d'une quinzaine d'années appelé Richard Baker, est sans doute ce qu'il arriva de plus important à Equiano lors de cette traversée. Fils d'un propriétaire d'esclaves américain (et lui-même propriétaire d'esclaves), bien éduqué, et doté d'un « tempérament des plus agréables » ainsi que d'un « esprit supérieur aux préjugés »[53], Baker devint l'ami du garçon africain, qui explique qu'« il témoigna beaucoup de sympathie et d'attention envers moi, et je l'aimais beaucoup ». Les deux garçons devinrent inséparables, Baker traduisait pour Equiano et lui apprit de nombreuses choses très utiles.

En tant que passager privilégié, Baker prenait ses repas à la table du capitaine et, alors que le voyage traînait en longueur et que les vivres commençaient à manquer, ce dernier dit, pour plaisanter cruellement, qu'ils pourraient bien être obligés de tuer Equiano pour le manger. De temps en temps, il faisait la même plaisanterie, mais ajoutait immédiatement que « les Noirs [n'étaient] pas bons à manger », et donc qu'ils devraient sans doute tuer tout d'abord Baker, et Equiano seulement après, en dernier recours. Le capitaine demanda également à Equiano si son peuple en Afrique était cannibale, ce à quoi le garçon répondit, paniqué, par la négative.

Ces échanges ravivèrent chez Equiano la terreur du premier voyage, surtout après que le capitaine eut commencé à rationner la nourriture. « Vers la fin, se souvient Equiano, nous n'avions plus qu'une livre et demie de pain par semaine et environ la même quantité de viande, ainsi qu'un quart d'eau par jour[54]. » Les marins attrapaient du poisson pour améliorer l'ordinaire, mais la nourriture restait rare. La blague cannibale se fit insistante. « Je les croyais sérieux, et j'étais complètement découragé, attendant chaque instant comme étant mon dernier. » Il était également inquiet pour son ami et compagnon de bord Baker. À chaque fois que ce dernier était appelé par le capitaine ou un marin, Equiano regardait « furtivement pour voir s'ils allaient le tuer ».

Comme il croyait que le monde naturel était gouverné par des esprits surnaturels, il fut pris d'une grande frayeur quand les vagues commencèrent à se faire plus hautes et plus menaçantes. Il pensa que « le Seigneur de la mer était en colère, et [il s'attendait] à être offert pour l'apaiser[55] ». Plus tard, un soir au crépuscule, des marins aperçurent des orques près du navire. Equiano crut qu'il s'agissait des esprits de la mer, et que l'heure était venue pour lui de leur être sacrifié. Pendant les dernières étapes du Passage, son esprit souffrit le martyre. Dès qu'il croisait le capitaine, il « tremblai[t] et pleurai[t] ». Enfin, après treize longues semaines de voyage, les marins de l'*Industrious Bee* aperçurent la terre. « Toute âme présente sur le bateau sembla enchantée lorsque nous arrivâmes sur la côte, se souvient Equiano, et aucune ne pouvait l'être plus que moi[56]. » La terreur du navire négrier s'était perpétuée sans discontinuer depuis son premier Passage du Milieu jusqu'à ce que s'achève sa troisième traversée sur un vaisseau, à Falmouth, en Angleterre.

Terreur en noir et blanc

Equiano avait parfaitement compris le passage de l'expropriation en Afrique à l'exploitation en Amérique. Des millions de personnes comme lui et sa sœur se sentirent « victimes de la violence des marchands africains, de la puanteur pestilentielle du *guineaman*, du rythme harassant des colonies européennes, et des coups de fouet ou du désir d'un contremaître implacable et brutal ». Il avait connu une série de séparations toutes plus déchirantes les unes que les autres. Ce qu'il faut maintenant mettre au jour, c'est la manière dont il réagit à cette dépossession, comment il coopéra avec les autres et se lia à eux. Le processus commença au cours du passage africain de son village à la côte, puis se poursuivit à bord du navire négrier sur les côtes et enfin tout du long de son interminable Passage du Milieu[57].

Pendant sa marche exténuante vers la côte, Equiano resta une partie du chemin en compagnie de sa sœur, le dernier lien avec sa famille et son village. Par deux fois, il s'intégra à des familles africaines, une première fois pendant un mois dans celle du chef forgeron, et une autre, deux mois, chez la riche veuve et son fils à Tinmah. À chaque fois, avant et après avoir été vendu, il ne semble pas avoir noué de relations véritables avec les nombreux marchands africains avec qui il faisait route, ni d'ailleurs avec d'autres esclaves hormis sa sœur. Comment aurait-il pu, d'ailleurs, alors qu'il était sans cesse acheté et revendu au cours du voyage ? Il était radicalement individualisé en tant que marchandise, en tant qu'esclave.

Mais il n'était pas encore aliéné culturellement, dans la mesure où, pendant qu'il faisait chemin vers la côte, il appartenait encore à une communauté parlant l'igbo. Il remarque qu'« après un long voyage de

plusieurs jours » après son enlèvement, il découvrit que les personnes qui l'entouraient parlaient la même langue que lui. Ce fut également vrai à Tinmah. En réalité, il explique que « depuis le moment où [il] quitt[a] [s]on propre peuple, [il] trouv[a] toujours une personne qui [le] comprît jusqu'à ce [qu'il] atteign[ît] la côte[58] ». Il y avait bien sûr des variations dialectales, mais il les trouva faciles à apprendre. Il ajoute que, au cours de son chemin vers la côte, « [il] avai[t] appris deux ou trois différentes langues ». Et même s'il souffrait de « la violence des marchands africains », il précise bien qu'il ne fut nullement traité avec cruauté durant son chemin vers la côte. Il se sent d'ailleurs obligé d'expliquer à ses lecteurs : « il me faut reconnaître, à l'honneur des hommes noirs destructeurs des droits de l'homme, que je n'ai jamais été maltraité et je n'ai jamais vu aucun esclave maltraité, excepté le fait qu'on les attachait en cas de nécessité pour les empêcher de s'enfuir[59]. »

Ainsi, entrer dans le ventre de l'étonnant et terrifiant navire négrier signifiait pour Equiano comme pour beaucoup d'autres vivre le passage traumatisant d'un contrôle africain à un contrôle européen. Ce fut sans doute le moment de sa plus grande aliénation, et le paroxysme de son désir de mort qui, s'il connaissait des flux et des reflux, l'accompagna un certain temps. Le navire semble avoir impliqué une nouvelle manière de réfléchir et de comprendre, quelque chose de sombre, de glacial et de racialisé. Aux yeux du jeune Equiano, les marins semblaient des esprits malins, ou, au mieux, des « hommes blancs » à l'air terrifiant. Cette terreur que lui procurait la vue des « hommes blancs » eut une conséquence inattendue : les marchands africains qui l'avaient amené à bord du navire étaient des « hommes noirs » et, soudainement, Equiano se découvrit pour eux une sympathie nouvelle. Ce sont eux qui avaient essayé de le réconforter quand il s'était évanoui sur le pont principal, et représentaient le seul lien qui le rattachait encore à son foyer. Quand ils quittèrent le navire, « [l']abandonnant au désespoir », il réalisa qu'il se trouvait « maintenant

dépourvu de toute chance de retourner dans [s]on pays natal ». Une fois atteint ce point de non-retour, il en arriva à souhaiter le réconfort et la familiarité de l'esclavage africain : au moins, il était certain de ne pas être mangé.

Pendant le reste de son séjour sur le navire, Equiano employa la catégorie monolithique d'« hommes blancs », plus ou moins synonyme à ses yeux de mystère et de terreur oppressante. Les conversations avec ses compatriotes qu'il a rapportées avaient le plus souvent pour objet ces étranges « hommes blancs » : d'où ils venaient, pourquoi il ne les connaissait pas, s'ils avaient des femmes, ou encore, quelle était cette chose sur laquelle ils étaient arrivés, ce « navire ». La plupart de ses observations à propos des membres de l'équipage renvoient à la violence disciplinaire, généralement les flagellations et les mesures prises pour empêcher les tentatives de suicide : « cruel » est le mot qui revient le plus souvent sous sa plume pour les décrire. Equiano ne fait jamais mention du capitaine du navire négrier ni des officiers et, effectivement, il ne donne qu'en une seule occasion la preuve qu'il est conscient de la hiérarchie qui structure l'équipage – quand le marin blanc se fit fouetter avec une corde et fut sans plus de cérémonie balancé par-dessus bord, telle une « bête ».

Toutefois, certains passages de son récit rapportent des relations avec les Européens qui ne sont marquées ni par la violence ni par la cruauté. Il note par exemple la fois où un marin lui a offert un verre de liqueur afin de l'aider à reprendre ses esprits (même si, comme on l'a vu, il n'en résulta pour Equiano qu'une plus grande agitation). Une autre fois, des marins d'un autre navire négrier montèrent à bord de son embarcation : « Plusieurs de ces étrangers nous serrèrent aussi la main, à nous les Noirs, et firent des gestes avec leurs mains, signifiant, à mon sens, que nous devions aller dans leur pays[60]. » Un autre marin avait satisfait sa curiosité à propos du quadrant. Toujours est-il que sa vision monolithique des « hommes blancs » ne se fissura pas avant qu'il ne monte à bord d'un navire qui n'était pas un

négrier, l'*Industrious Bee*. Ses premières impressions furent donc en profond désaccord avec la citation tirée de la Bible, radicale et antiracialisante, qui introduit son autobiographie : Dieu, « à partir d'*un* sang, a créé toutes les nations humaines dans le but de peupler toute la face de la terre[61] ».

Le processus de dépossession et de réappropriation que connut Equiano alors qu'il tentait de se faire un chemin dans ce monde peuplé d'étrangers sans nom se reflète dans l'usage – ou le non-usage – qu'il fait des noms. Quand il raconte son histoire, depuis le moment où il fut arraché à son foyer jusqu'à son arrivée en Virginie – un voyage par terre et par mer qui dura seize mois –, il ne nomme personne, ni Africains ni Européens, et met ainsi l'accent sur son aliénation totale et sur sa solitude. Il ne mentionne pas même les noms de son père, de sa mère ou de sa sœur. Cela n'a rien d'un accident, car il prouve ailleurs qu'il est conscient que nommer permet d'exercer un pouvoir sur le monde. De la même manière que la perte du nom faisait partie intégrante du démembrement culturel de la dépossession, l'attribution d'un nouveau nom pouvait être un acte d'agression et de domination. Ce fut sur le navire négrier que son nom, Olaudah Equiano, lui fut volé, et ce nom resta perdu jusqu'à ce qu'il le réclame à nouveau, trente-cinq ans plus tard. Il écrit : « À bord de l'*African Snow*, on m'appela Michael. » Sur le vaisseau suivant, le sloop qui allait en Virginie, on lui assigna un nouveau nom, cette fois Jacob. Finalement, à bord de l'*Industrious Bee*, son nouveau maître, le capitaine Pascal, lui donna un quatrième nom, Gustavus Vassa. Equiano se souvient avec une certaine fierté : « [Je] refusais d'être appelé ainsi, et lui dis autant que je pus que je préférais être appelé Jacob[62]. » (Pourquoi préférait-il ce nom ? Cela reste un mystère.) Mais le capitaine Pascal insista pour qu'il acceptât ce nouveau nom, auquel dès lors le jeune garçon « refusa de répondre ». Cette résistance, écrit Equiano, « me valut plus d'une gifle ; si bien que je m'y soumis finalement, et c'est par ce nom que je suis connu depuis ». Ainsi

avait-il perdu son nom d'origine par un acte de violence, et en avait-il gagné un nouveau de la même manière[63].

Equiano avait vu que ses compagnons d'infortune – une « multitude de Noirs de tous âges enchaînés les uns aux autres[64] » – formaient eux-mêmes un équipage bigarré (« *a motley crew* »), composé de différentes classes, de différentes ethnicités et de différents genres, qui avaient été jetés ensemble à bord du navire négrier en une incroyable mêlée. Cette découverte d'Equiano débuta avec les marchands noirs qui le vendirent au négrier ; puis il trouva des « compatriotes » dans le quartier des hommes du pont inférieur. Il découvrit également des Africains de langue igbo, ainsi que, à la Barbade, « des Africains de toutes langues[65] » envoyés par les propriétaires d'esclaves afin d'apaiser les nouveaux venus, les « Nègres des eaux salées », ainsi qu'on les appelait. Equiano se plaint de la perte de ses compatriotes ainsi que des locuteurs igbos pendant sa traversée pour la Virginie : il n'y avait « pas une âme qui fût capable de [lui] parler[66] ». Mais, en même temps, il est clair qu'il parvenait à communiquer avec des individus qui ne parlaient pas sa langue. Il se rendit compte qu'il était capable de converser avec quelqu'un originaire d'un « lointain pays d'Afrique[67] », et il apprit également l'anglais, principalement grâce aux marins de tous les navires sur lesquels il avait navigué. Cela a également sans doute facilité sa communication avec les autres Africains, particulièrement avec ceux qui étaient originaires des régions côtières. De plus, Equiano fut le témoin de la naissance d'une nouvelle langue – une langue de la résistance qui se manifestait par l'action, comme quand, par exemple, les trois esclaves défièrent l'équipage et sautèrent par-dessus le bastingage du navire. Ce genre de choses a également dû contribuer à créer un sentiment de solidarité et de communauté à bord du navire négrier.

De ces liens affectifs fragiles est née une nouvelle forme de parenté entre ces individus qui s'appelaient eux-mêmes « compagnons de bord »[68] (« *shipmates* »). Même si Equiano n'emploie pas ce terme, il exprime

clairement les principes fondamentaux qui régissaient la formation de ces liens affectifs, et ce, d'une manière plutôt surprenante, puisqu'il ne le fait pas en référence à un Africain, mais à son compagnon de bord américain Richard Baker, cet adolescent dont il devint contre toute attente si proche. Ils vivaient ensemble dans des quartiers exigus, et partageaient les difficultés intimes de la vie sur un navire : « Lui et moi avons […] connu diverses souffrances ensemble à bord du bateau ; et nous avons passé plusieurs nuits collés l'un à l'autre dans les moments de grandes détresses[69]. » Il en allait exactement de même pour les centaines d'individus à bord des navires négriers.

Ainsi les Africains dépossédés et parqués sur le pont inférieur du navire se réunissaient-ils en des sociétés informelles et solidaires, et parfois même en « nations ». À l'instar de ses nombreux « compatriotes », Equiano allait progressivement découvrir une nouvelle signification au proverbe igbo, *Igwe bu ke* – « la multitude, c'est la force »[70].

---

1. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire, par Equiano. Africain, esclave en Amérique, homme libre*, trad. de Régine Mfoumou-Arthur, Paris, Mercure de France, 2008, p. 97 ; Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African. Written by Himself*, Londres, 1789, réédité in Vincent Carretta (dir.), *The Interesting Narrative and Other Writings*, p. 55-56. N.d.T. : Par la suite, nous nous contenterons de citer l'édition française. Pour une biographie d'Equiano, voir James Walvin, *An African's Life. The Life and Times of Olaudah Equiano, 1745-1797*, Londres, Cassel, 1998 ; ainsi que Vincent Carretta, *Equiano the African. Biography of a Self-Made Man*, Athènes/Londres, University of Georgia Press, 2005. Voir également l'article du brillant historien nigérian Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly. Eighteenth-Century Igbo Society through Equiano's Narrative », dans son *Ropes of Sand. Studies in Igbo History and Culture*, Idaban, University Press Ltd, 1981, p. 145-186.
2. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 98.
3. *Ibid*.
4. N.d.T. : Le guindeau est un treuil à axe horizontal utilisé pour relever l'ancre.
5. Je partage l'opinion de chercheurs comme Paul E. Lovejoy et Alexander X. Byrd quand ils soutiennent que la connaissance profonde dont fait preuve Equiano de la culture igbo, y compris sa langue, tend à accréditer le fait qu'il soit effectivement né là où il l'affirme. Voir Vincent Carretta, *Equiano the African*, *op. cit.*, p. XI-XIX ; Alexander X. Byrd, « Eboe,

Country, Nation, and Gustavus Vassa's *Interesting Narrative* », in *William and Mary Quaterly*, 3e série, n° 63, 2006, p. 123-148 ; Paul E. Lovejoy, « Autobiography and Memory : Gustavus Vassa, *alias* Olaudah Equiano, the African », in *Slavery and Abolition*, n° 27, 2006, p. 317-347. Byrd souligne que, si Equiano était né en Caroline du Sud, il n'aurait pu apprendre ce qu'il rapporte que grâce à une « écoute prodigieuse » (p. 143). Une exploration utile de la manière dont Equiano se sert de la philosophie africaine peut être trouvée dans Paul Edwards et Rosalind Shaw, « The Invisible *Chi* in Equiano's *Interesting Narrative* », in *Journal of Religion in Africa*, n° 19, 1989, p. 145-156.

6. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 64.
7. Il est difficile de ne pas être d'accord avec Vincent Carretta quand il affirme que, en écrivant sur l'esclavage et le Passage du Milieu, Equiano « a parlé pour des millions d'autres Africains en diaspora ». Voir Vincent Carretta, *Equiano the African*, *op. cit.*, p. XIX ; ainsi qu'Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly », art. cit., p. 147. Pour une discussion précieuse des quelques récits d'Africains à la première personne à propos du Passage du Milieu et du commerce des esclaves, voir Jerome S. Handler, « Survivors of the Middle Passage : Life Histories of Enslaved African in British America », in *Slavery and Abolition*, n° 23, 2002, p. 25-56. Je suis Carretta quand il décide de traiter la description que fait Equiano de sa jeunesse comme véridique tout en demandant au lecteur de garder à l'esprit que son récit incorpore peut-être des savoirs collectifs.
8. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 65.
9. Trois lieux ont été suggérés pour le lieu de naissance d'Equiano. G. I. Jones le place dans la province igbo d'Ika, dans le Nord. Adiele Afigbo, lui, propose Nsukke, également dans les terres igbo du Nord. Et Catherine Obianju Acholonu, enfin, suggère, avec d'autres, Isseke. Voir G. I. Jones, « Olaudah Equiano of the Niger Ibo », in Philip D. Curtin (dir.), *Africa Remembered. Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, Madison, University of Wisconsin Press, 1967, p. 61 ; Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly », art. cit., p. 156 ; et Catherine Obianju Acholonu, « The Home of Olaudah Equiano – A Linguistic and Anthropological Survey », in *Journal of Commonwealth Literature*, n° 22, 1987, p. 5-16.
10. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 65. Voir également Daryll Forde et G. I. Jones, *The Ibo and Ibibio-Speaking Peoples of South-Eastern Nigeria*, Londres, Oxford University Press, 1950, p. 37 ; G. I. Jones, « Olaudah Equiano of the Niger Ibo », art. cit., p. 64. La familiarité que semble avoir Equiano avec les armes à feu soulève la question de savoir s'il était aussi ignorant des Européens et de la mer qu'il le prétend.
11. Sur les Aros, voir Kenneth Onwuka Dike et Felicia Ekejiuba, *The Aro of South-Eatern Nigeria, 1650-1980*, Idaban, University Press Ltd, 1990. Ce paragraphe, et même l'ensemble de cette sous-partie, doivent beaucoup à Douglas B. Chambers, « "My Own Nation" : Igbo Exiles in the Diaspora », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 72-97 ; « Ethnicity in the Diaspora. The Slave Trade and the Creation of African "Nations" in the Americas », in *Slavery and Abolition*, n° 22, 2001, p. 25-39 ; « The Significance of Igbo on the Bight of Biafra Slave-Trade. A Rejoiner to Northrup's "Myth Igbo" », in *Slavery and Abolition*, n° 23, 2002, p. 101-120 ; et, enfin, son *Murder at Montpelier. Igbo Africans in Virginia*, Jackson, University of Mississippi Press, 2005, tout particulièrement les chapitres II et III.

12. N.d.T. : Ou malanga. Dans les Antilles françaises, on l'appelle le « chou caraïbe ».
13. Adiele Afigbo, « Economic Foundations of Pre-Colonial Igbo Society », in *Ropes of Sand*, *op. cit.*, p. 123-144 ; John N. Oriji, *Traditions of Igbo Origin. A Study of Pre-Colonial Population Movement in Africa*, New York, Peter Lang, 1990, p. 4 ; Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier*, *op. cit.*, p. 39-40.
14. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 65.
15. David Northrup, *Trade Without Rulers. Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria*, Oxford, Clarendon, 1978, p. 15 ; Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier*, *op. cit.*, p. 191 ; Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly », art. cit., p. 179.
16. Olandah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 67.
17. Douglas B. Chambers, « My Own Nation », art. cit., p. 82 ; et Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier*, *op. cit.*, p. 59-62.
18. David Northrup, *Trade Without Rulers*, *op. cit.*, p. 65-76.
19. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 87.
20. *Ibid*.
21. *Ibid*., p. 87-88.
22. *Ibid.*, p. 91.
23. *Ibid.*, p. 92.
24. *Ibid*., p. 95.
25. *Ibid.*, p. 96.
26. Vincent Carretta (*Equiano the African*, *op. cit.*, p. 34) et Paul E. Lovejoy (« Autobiography and Memory », art. cit.) suggèrent tous deux que l'*Ogden* fut le vaisseau sur lequel Equiano navigua, et j'aurais plutôt tendance à être d'accord avec eux. Pour des détails sur le voyage de l'*Ogden*, voir *TSTD*, # 90473.
27. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 98.
28. *Ibid*., p. 98.
29. *Ibid.*, p. 99. La réaction d'Equiano face au navire n'est pas sans rappeler celle d'un jeune garçon anglais, Jack Cremer, qui embarqua à l'âge de huit ans sur un navire militaire, en 1708 : « Pendant un jour ou deux, je n'arrivais pas à décider si j'étais entouré d'esprits ou de démons. Tout me semblait étrange. Les langues m'étaient si étrangères et leurs accents m'étaient si peu familiers que j'avais toujours l'impression d'être en train de dormir, de rêver, ou, en tout cas, de ne pas être bien réveillé. Chaque matin, un horrible bruit réveillait la compagnie du navire, et, plus que tout, il me terrorisait. » Voir John Cremer, *Ramblin'Jack. The Journal of Captain John Cremer, 1700-1774*, R. Reynall Bellamy (dir.), Londres, Jonathan Cape, 1936, p. 43. William Butterworth avoue avoir été également « abasourdi » par ces « prodigieuses réalisations de l'architecture navale » la première fois que, adolescent, il s'aventura sur les docks de Liverpool. Voir *Three Years Adventures*, p. 4.
30. Femi J. Kolapo, « The Igbo and Their Neighbours During the Era of the Atlantic Slave-Trade », in *Slavery and Abolition*, n° 25, 2004, p. 114-133 ; Douglas B. Chambers, « Ethnicity in the Diaspora », art. cit., p. 26-27 ; et Douglas B. Chambers, « Significance of Igbo », art. cit., p. 108-109 ; David Northrup, « Igbo. Culture and Ethnicity in the Atlantic World », in *Slavery and Abolition*, n° 21, 2000, p. 12. L'une des dernières grandes découvertes de la recherche historique sur la traite amène à penser qu'il y avait bien moins

de hasard – et donc de mélange culturel – que l'on ne le croyait précédemment dans la manière dont on rassemblait les esclaves. En réalité, on regroupait les esclaves africains en groupes culturels dans les ports afin de faciliter la communication à bord du navire. Pour plus d'informations à ce sujet, se reporter au chapitre IX du présent ouvrage. Sur les flux culturels de l'Afrique à l'Amérique, on pourra entre autres lire Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks. The Transformations of African Identities in the Colonial and Antebellum South*, Chapel Hill, University of North California Press, 1998 ; Philip D. Morgan, « The Cultural Implications of the Atlantic Slave Trade : African Regional Origins, American Destinations and New World Developments », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 122-145 ; Gwendolyn Midlo Hall, *Slavery and African Ethnicities in the Americas. Restoring the Links*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2005.

31. Chinua Achebe, « Handicaps of Writing in a Second Language », in *Spear Magazine*, 1964, cité in Paul E. Lovejoy, « Autobiography and Memory », art. cit. Voir également Alexander X. Byrd, « Eboe, Country, Nation », art. cit., p. 127, 132, 134 et 137. Pour une étude approfondie de la signification d'« Igbo », dont celle de « peuple » et d'« habitants de la forêt », je renvoie à John N. Oriji, *Traditions of Igbo Origin*, *op. cit*., p. 2-4. Sur l'ethnogenèse igbo, voir Douglas B. Chambers, « My Own Nation », art. cit., p. 91, ainsi qu'« Ethnicity in the Diaspora », art. cit., p. 25-39.
32. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 100. N.d.T. : J'ai corrigé la traduction de l'édition française qui traduit « *brute* » par « brute ».
33. *Ibid*.
34. *Ibid.*
35. . *Ibid.*, p. 100-101.
36. Nous ne savons pas combien de personnes sont mortes tandis que le navire mouillait près des côtes et pendant le Passage du Milieu. En revanche, nous savons que le capitaine de l'*Ogden* avait apparemment prévu d'embarquer 400 esclaves et n'en livra que 243. Voir *TSTD*, # 90473.
37. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 101.
38. *Ibid.*, p. 102.
39. Daryll Forde et G. I. Jones, *The Ibo and Ibibio-Speaking Peoples of South-Eastern Nigeria*, *op. cit.*, p. 27 ; Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly », art. cit., p. 181. Il semblerait que les suicides à bord des navires négriers aient été plus courants parmi les Igbos que parmi le reste des Africains. Michael Gomez a soutenu que le stéréotype des planteurs selon lequel les Igbos avaient une prédisposition au suicide avait effectivement un fondement dans la réalité sociale. Voir Michael Gomez, « A Quality of Anguish : The Igbo Response to Enslavement in the Americas », in Paul E. Lovejoy et David V. Trorman (dir.), *Tans-Atlantic Dimensions of African Diaspora*, Londres, Continuum, 2003, p. 82-95.
40. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 103.
41. *Ibid.*, p. 105.
42. Je m'appuie sur la date de naissance et la chronologie d'Equiano telles qu'elles sont proposées par Paul E. Lovejoy dans « Autobiography and Memory », art. cit.
43. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 105
44. *Ibid.*, p. 104-105.

45. *Ibid.,* p. 105. Sur la tendance des Igbos à considérer leurs maîtres comme des sorciers, voir Douglas B. Chambers, « My Own Nation », art. cit., p. 86.
46. Le fait qu'Equiano n'ait jusque-là jamais vu de chevaux confirme la thèse selon laquelle il viendrait des terres igbos centrales qui, contrairement aux régions plus au nord, n'avaient pas de chevaux à cause de la mouche tsé-tsé. Voir Daryll Forde et G. I. Jones, *The Ibo and Ibibio-Speaking Peoples of South-Eastern Nigeria*, *op. cit.*, p. 14 ; ainsi qu'Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly », art. cit., p. 150.
47. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 106.
48. L'*Ogden* passa huit mois sur les côtes à rassembler sa cargaison humaine.
49. *Ibid.*, p. 107.
50. Sur le *Nancy*, voir Vincent Carretta, *Equiano the African*, *op. cit*., p. 37.
51. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 108.
52. *Ibid.*, p. 110.
53. *Ibid.*, p. 112.
54. *Ibid*., p. 111.
55. *Ibid.*, p. 113.
56. *Ibid.*, p. 114.
57. Le monde de la traite atlantique était dans une certaine mesure un petit monde. Equiano est présent sur les côtes, prêt à partir pour les Amériques, au même moment que John Newton, si bien que, si ce dernier n'avait pas décidé de s'aventurer plus à l'est, il aurait très bien pu être celui qui transporta Equiano jusqu'au Nouveau Monde. De plus, au moment où Equiano écrit ses mémoires, en 1789, il avait déjà lu les *Observations on a Guinea Voyage* de James Field Stanfield, et va jusqu'à le citer s'agissant du caractère des habitants du Bénin. Il est par ailleurs fort probable que Newton et Stanfield de leur côté aient lu l'autobiographie d'Equiano, dans la mesure où tous deux suivaient de très près le débat public sur l'esclavage. Sur Stanfield et Newton, voir respectivement les chapitres V et VI du présent ouvrage.
58. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit*., p. 92.
59. *Ibid.*
60. *Ibid.*, p. 101.
61. N.d.T. : Ac, XVII, 26.
62. *Ibid.*, p. 110.
63. Adiele Afigbo, « Through a Glass Darkly », art. cit., p. 152.
64. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 98.
65. *Ibid.*, p. 99.
66. *Ibid.*, p. 108.
67. *Ibid.*, p. 105.
68. Sydney W. Mintz et Richard Price, *The Birth of African-American Culture. An Anthropological Perspective*, Boston, Beacon Press, 1992 (1976). Tout en étant critique à l'égard de leurs thèses, Chambers reconnaît l'importance des marins igbos en Virginie au milieu du XVIII^{e} siècle. Voir Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier*, *op. cit.*, p. 94.
69. Olaudah Equiano, *Ma véridique histoire*, *op. cit.*, p. 112.

70. Alexander X. Byrd, « Eboe, Country, Nation », art. cit., p. 145-146 ; Adiele Afigbo, « Economic Foundations », art. cit., p. 129.

CHAPITRE V

James Field Stanfield et le donjon flottant

Peu de personnes au XVIII^e siècle furent mieux armées que James Field Stanfield pour saisir pleinement le drame du commerce des esclaves. Il avait fait un voyage particulièrement horrible à bord d'un navire négrier en 1774-1776, de Liverpool au Bénin puis à la Jamaïque, avant de revenir à Liverpool, et avait également vécu huit mois dans un établissement dédié à la vente d'esclaves à l'intérieur des terres, sur la Côte-des-Esclaves. C'était un homme instruit, et, en tant qu'auteur, il finit par acquérir une certaine réputation littéraire. Mais il fut également, et peut-être surtout, un comédien et un dramaturge dont les pièces mettaient en scène les triomphes et les tragédies de l'humanité. Tout ceci fait que quand, dans les années 1780, encouragé par le mouvement abolitionniste naissant, il se décida à écrire sur les horreurs de la traite, il avait à sa disposition une combinaison unique de talents et d'expériences[1].

Stanfield fut l'un des premiers auteurs à écrire un *exposé** à la première personne sur le commerce des esclaves. Ses *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson* furent publiées par la Société pour l'accomplissement de l'abolition du commerce des esclaves, à Londres, en mai 1788[2]. Plus tard cette même année, son pamphlet fut adapté en un feuilleton de sept épisodes qui parut en Amérique, notamment dans le *Providence Gazette and Country Journal*,

qui était très certainement l'œuvre des abolitionnistes locaux[3]. L'année suivante, Stanfield récidiva et écrivit un autre livre fondé sur son expérience de la traite négrière, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books*[4]. Il publia en 1795 un poème plus court dans le *Freemason's Magazine, or General Complete Library*[5]. Ce dernier ne possédait pas de titre formel, mais indiquait en exergue « Écrit sur la côte africaine en l'an 1776 ». Prises ensemble, ces œuvres représentent une interprétation saisissante de son expérience à bord d'un navire négrier. Les ponts étaient la scène et l'Atlantique, le théâtre. On y jouait la « représentation du voyage en Guinée[6] ». En 1789, une recension parue dans le *Gentleman's Magazine* remarquait que *The Guinea Voyage* était – à l'instar de ses précédentes *Observations* – un « ajout au dispositif scénique de l'abolition du commerce des esclaves[7] ». La métaphore était plus que pertinente.

Stanfield fut également le premier à écrire à propos du commerce des esclaves du point de vue du simple marin, ce qu'il considérait lui-même comme quelque chose de la première importance. Il était fâché qu'un « voile impénétrable […] ait été jeté sur ce trafic pendant de si nombreuses années », et que des informations importantes « aient été soigneusement dissimulées aux yeux du grand public par tous les moyens que l'intérêt, l'ingéniosité et l'influence purent inventer ». Avec une pointe de sarcasme acide, il s'interroge :

> De qui donc pourrions-nous obtenir ces informations ? Quelles sont les personnes qualifiées pour produire des preuves authentiques ? Un marchand d'esclaves miséricordieux voudra-t-il sortir du rang et nous faire la liste de toute la rapacité, des meurtres et de la destruction dont sa propre avarice est la cause ? Un capitaine de navire négrier rempli d'humanité produira-t-il sa fatale liste des effectifs, et, pour une fois forcé par la justice, remplacera-t-il cette maladie *utile – pertes* et *écoulements*, *pertes* et *écoulements*, *pertes*

> et *écoulements* –, qui a jusqu'ici masqué d'une manière bien pratique la liste des décès de son équipage dévoué [condamné] – par les causes réelles et mortelles qui ont décimé son navire ? Les petits fonctionnaires, au mépris courageux de toutes pensées concernant leur avancement, sans égard pour l'opinion des propriétaires et des agents commerciaux, et avec la noble résolution de passer leur vie de travail ingrat dans la misère et la dépendance la plus servile, révéleront-ils les horribles scènes dont ils ont été témoins ? Les actes de barbarie qu'ils ont vu pratiquer ? Et toutes les cruautés dont, qui sait, ils ont peut-être été eux-mêmes les instruments involontaires ?

Non, répond Stanfield, jamais nous ne pourrons faire confiance à ceux qui ont un intérêt matériel dans la traite. La seule personne capable de « livrer la vérité à l'aide d'informations claires et impartiales » était le simple marin, qui, comme les autres, avait une connaissance de première main de la traite. Le problème, c'est qu'il y avait « bien peu de survivants » pour raconter cette histoire, dans la mesure où de nombreux marins participant à la traite disparaissaient, mouraient ou désertaient. Ainsi Stanfield prend-il sur lui-même de représenter les morts et les disparus dans son récit, organisé de manière à « représenter tous les aspects d'un VOYAGE EN GUINÉE », et à raconter l'effroyable vérité du commerce des esclaves et l'expérience du simple marin qui y participait. Parmi les douzaines d'auteurs à avoir écrit des poèmes consacrés au commerce de la chair humaine, il est l'un des rares à avoir effectivement voyagé à travers « les sombres labyrinthes de ce *commerce inhumain* ». Les descriptions que fait Stanfield du navire et de la traite font partie des meilleures jamais écrites de la plume d'un véritable marin[8].

Ce qu’un marin anglais devait être

Il semblerait que Stanfield soit devenu marin suite à un acte de rébellion. Né à Dublin, en Irlande, en 1749 ou 1750, il était rentré au séminaire à la fin des années 1760, sans doute en France, quand il connut une épiphanie séculière. Comme il l’écrit : « C’est tout d’abord la science qui m’ouvrit l’esprit[9] ». Il se mit en quête des joies et des beautés propres à la nature et à la philosophie. C’était un homme de sentiment, un romantique avant l’heure. Jeune, vigoureux, libre, il choisit la mer et devint marin, un métier qui, de quel côté qu’on le prît, était l’antithèse de la prêtrise. Chez les marins, l’irrévérence, la libre-pensée, la sensualité et l’action prenaient le pas sur la piété, la doctrine, le célibat et la contemplation. Il navigua dans de nombreuses régions du monde, et son expérience de marin resta un élément constitutif de son identité tout le reste de sa vie. Un autre comédien remarqua en 1795 que Stanfield « avait été élevé pour la mer, et était tout ce que devait être un marin anglais : un homme de bravoure, soutenu par les marques d’un génie puissant et d’une solide intelligence ». À la fin de sa vie, il portait un pull marin sous son gilet, et c’est ainsi que le représente le portrait peint par le plus célèbre de ses fils, au nom révélateur de Clarkson Stanfield (hommage évident à l’abolitionniste Thomas Clarkson)[10].

La carrière de comédien de Stanfield semble avoir commencé en 1777 à Manchester, peu de temps après qu’il a arrêté de courir les mers. Comme beaucoup de comédiens de son époque, il était la plupart du temps sans le sou, et ses revenus étaient aussi modestes qu’intermittents. De plus, il avait dix enfants à charge, de deux femmes différentes, ce qui ajouta à sa vie des « problèmes d’argent chroniques ». Quoi qu’il en soit, il avait un naturel

joyeux. Il était connu pour sa finesse et son indépendance d'esprit, ainsi que pour son allure inimitable (il était considéré comme incroyablement laid). Le peintre écossais David Roberts, avec qui il devint ami vers la fin de sa vie, disait de lui qu'il était « un Irlandais enthousiaste et chaleureux ». La combinaison de ses origines irlandaises et de son ancienne vie de marin faisait de lui un merveilleux conteur et un joyeux chanteur. Il entonnait d'ailleurs souvent des chansons qu'il avait lui-même composées[11].

Quand il fit son premier voyage à bord d'un navire négrier, Stanfield était déjà un marin expérimenté. Cela faisait quelques années qu'il menait « une vie de marin », et avait navigué « à peu près partout en Europe, dans les Antilles et en Amérique du Nord ». À bord, il discuta avec les autres marins et ils comparèrent leurs expériences respectives. Il parvint à la conclusion que l'attitude des officiers tout comme les mécanismes du commerce d'esclaves devaient être à peu près les mêmes d'un voyage à l'autre. Quelques marins connaissaient un meilleur traitement, d'autres, un pire : « Je n'ai jamais entendu parler d'un seul navire négrier sur lequel les usages et les conduites aient fait preuve du moindre degré de modération[12] ».

Si Stanfield était un simple marin, il n'était pas un marin typique. Comparé à ses compagnons, il était mieux éduqué, et apparemment plus à l'aise financièrement (à Liverpool, il logeait au-dessus d'un café). Mais il n'était pas officier, et ne mangeait pas à la table du capitaine. À la fin de sa traversée de l'Atlantique, par la force des choses et des morts, il était devenu second, et un chirurgien de remplacement piètrement qualifié, mais son regard resta définitivement celui du simple marin. Ses frères de la mer le respectaient et lui faisaient confiance, lui demandant par exemple de garder trace de leurs « menues dépenses » pendant le voyage afin de les protéger des chicaneries du capitaine. Sur la liste des effectifs du navire, son nom apparaît comme celui des autres simples marins, sans que lui soit alloué une compétence ou un rang particuliers[13].

Stanfield quitta Liverpool pour le Bénin le 7 septembre 1774, sous les ordres du capitaine David Wilson, à bord d'un vieux rafiot qui prenait l'eau, l'*Eagle*, et qui devait être « abandonné près des côtes pour faire office de *factory* flottante », c'est-à-dire d'établissement dédié au commerce des esclaves[14]. Dès l'arrivée, en novembre 1774, les marins de l'*Eagle* se mirent à tomber malades et à mourir, mais Stanfield en réchappa en s'enfonçant dans les terres, « jusqu'à Gatoe [Gato], à de nombreux kilomètres de la mer, au cœur du pays », dans une forteresse dédiée au commerce des esclaves où il vécut pendant huit mois, jusqu'à la fin de juin 1775[15]. Un « nouveau bateau », le *True Blue*, finit par toucher les côtes. Son capitaine, John Webster, vint à terre pour faire des affaires au nom du marchand Samuel Sandys, qui possédait les deux vaisseaux. Wilson prit alors le commandement du *True Blue*, engagea un nouvel équipage de quinze personnes, dont Stanfield, embarqua une cargaison de captifs et fit voile vers la Jamaïque. Plus de la moitié de l'équipage – et plus précisément huit marins – mourut pendant le Passage du Milieu. En décembre, le capitaine Wilson vendit 190 esclaves à la Jamaïque avant de faire route pour Liverpool, dont il gagna le port le 12 avril 1776. Stanfield aida probablement à décharger le navire, dans la mesure où son dernier jour de paie remonte au 15 avril 1776. Avec le capitaine Wilson, le charpentier Henry Fousha et le marin Robert Woodward, il fut l'un des quatre membres de l'*Eagle* à réussir à retourner à son port d'origine[16].

Forger la chaîne

Pour Stanfield, le drame du voyage en Guinée ne commence pas le long des côtes africaines, ni même sur le navire négrier, mais bien plutôt dans le cadre confortable d'un café, par des échanges commerciaux. En un mot, le drame s'ouvre sur les marchands d'esclaves et leur argent – la mutualisation du capital en vue d'acheter un navire et une cargaison, et d'engager un capitaine et un équipage. Pour Stanfield, c'est là que se forgeait le premier maillon d'une chaîne qui reliait Liverpool à l'Afrique de l'Ouest et aux Antilles – une métaphore qui court dans tous ses écrits.

> Quand l'association des marchands s'renforce enfin,
> Qu'le Conseil de minuit nourrit leurs noirs desseins,
> Résonne l'premier maillon d'cett' formidable chaîne
> À travers des royaumes dont la douleur est reine[17].

Il attribue ce désir violent et impérieux des conspirateurs à la « soif insatiable de l'avarice » ainsi qu'à quelques autres causes, comme le caprice, le vice, l'intempérance, la folie et l'orgueil. Dès le début, il insiste sur la relation de cause à effet qu'entretiennent l'avidité de quelques hommes dans une ville portuaire et la misère sous toutes ses formes subie par un grand nombre d'autres dans la zone atlantique[18].

Stanfield a vu comment le capital des marchands mettait en mouvement des forces de travail de toutes sortes, comment les travailleurs du front de mer de Liverpool forgeaient les premiers maillons de cette longue chaîne : « Le bruit des enclumes faisait trembler l'mât de misaine, / Forgeant à

grand fracas cette maudite chaîne[19]. » Pendant que le navire était réparé, armé, et que la cargaison était rassemblée au milieu du tumulte, les marchands, le capitaine et les officiers se mettaient en quête d'un groupe de « fils de Neptune » pour conduire le navire en Afrique. « Rien n'est plus difficile, écrit Stanfield, que de se procurer un nombre suffisant de travailleurs pour un voyage en Guinée. »

James Stanfield connaissait bien les marins. Il avait travaillé et vécu avec eux pendant des années, si bien qu'il était familier de leur manière de penser et d'agir, de leurs idées et de leurs coutumes, de leurs caractéristiques, qu'elles soient bonnes, mauvaises, ou tout simplement étranges. Il savait également que beaucoup d'entre eux étaient « gais » et souvent « insouciants », et qu'ils avaient tendance à passer leur temps à danser, boire et faire la bringue sur le front de mer, surtout quand ils venaient de rentrer d'un long voyage et qu'ils rompaient avec ses nombreuses privations. Avec quelques pièces dans la poche, ils étaient les « Seigneurs pour six semaines » – souvent moins. Ils s'entassaient dans les tavernes du front de mer et, au milieu de l'allégresse générale, dépensaient sans compter – et souvent sans réfléchir – leurs salaires durement gagnés. Ils exprimaient ainsi « la propension à ne se douter de rien, à se dissiper, et, en un mot, à s'abstenir de penser qui caractérise le marin anglais ». Stanfield savait également que les marchands d'esclaves et les capitaines de navire négrier considéraient d'un bon œil ces scènes de débauche, car ils y voyaient la meilleure chance de faire monter les marins à bord de leurs navires. Il jette ainsi une lumière crue sur les méthodes des employeurs et le fonctionnement du marché du travail du commerce d'esclaves sur le front de mer. Il nous guide à la lueur blafarde d'une lanterne depuis les tavernes minables du port jusqu'à la prison de la ville, et enfin, jusqu'à bord des *guineamen* mouillant au large.

À chaque fois qu'un négrier était armé, nous explique Stanfield, les marchands, son capitaine, les commis et des « recruteurs » peu scrupuleux

(appelés « *crimps* ») arpentaient « sans interruption » les rues de Liverpool. Ils harcelaient sans discontinuer les marins jusqu'à ce que l'un d'entre eux franchisse le seuil d'une taverne qui remplissait ces deux conditions : que le propriétaire des lieux soit de mèche avec les marchands et qu'on y trouve suffisamment de musique, de prostituées et d'alcool. Stanfield s'était lui-même fait « entraîner trois fois dans ces maisons », alors qu'il tentait de descendre une seule et unique rue. Une fois à l'intérieur, le spectacle commençait, fait de serments d'amitié, de promesses de sympathie et, surtout, d'innombrables tournées de chopes de rhum ou de gin. Le but était que le marin soit ivre ou s'endette, les deux étant, comme nous allons le voir, des moyens essentiels à la constitution d'un équipage de navire négrier.

Bien des marins ivres – et peut-être Stanfield lui-même – ont signé un contrat qu'on appelait un « *article of agreement* » avec un marchand d'esclaves ou un capitaine de navire négrier après une longue nuit de cuite et de débauche. La plupart de ces marins étaient jeunes et inexpérimentés, mais certains étaient des vieux de la vieille qui auraient normalement dû savoir de quoi il retournait. Stanfield déclare : « J'ai connu beaucoup de marins qui, s'imaginant assez malins pour réchapper au piège, suivaient un "recruteur" dans une taverne en se vantant qu'ils voleraient une nuit de fête au marchand, fermement résolus à s'opposer à tout artifice que ce dernier pourrait utiliser. » Mais, une fois ivres, « ils signaient des deux mains un accord avec ces hommes dont ils connaissaient parfaitement les buts, et se plongeaient dans une situation dont ils connaissaient déjà toutes les horreurs ». C'était donc un jeu bien dangereux. Et les marins qui jouaient et perdaient trop souvent le payaient généralement de leur vie.

Au fur et à mesure que les festivités se poursuivaient, bien souvent jusqu'au petit matin, le propriétaire des lieux traçait des traits à la craie sur le mur pour représenter la dette toujours plus grosse du marin : « quatre traits pour un shilling », comme on disait à Liverpool. Plus les marins

devenaient ivres et plus la comptabilité se faisait créative, et, bientôt, dettes réelles et imaginaires prenaient des proportions grotesques. Ceux qui avaient refusé de signer le contrat faisaient alors face à un nouveau problème. Le propriétaire proposait un marché au marin soûl et endetté. S'il acceptait d'embarquer sur un négrier, il pourrait utiliser son avance pour éponger ses dettes. Si le marin refusait le marché, le propriétaire lui expliquait qu'il allait appeler un agent de police pour le faire envoyer en prison. Stanfield a décrit la scène en vers. Les marchands, écrit-il :

> Avec des arts trompeurs, soumettent les téméraires,
> Puis tendent leurs filets et leurs victimes enserrent,
> Pour finalement les accuser de dettes imaginaires,
> Et les mettre face au *donjon* ou face à la mer[20].

Certains marins acceptaient le marché et montaient à bord. D'autres choisissaient la prison. Mais une fois arrivés là-bas, ils découvraient que, « depuis cet endroit, aucun autre vaisseau ne les engagerait ; les navires d'une autre utilité trouvent des marins désireux d'*offrir* leurs services, et les capitaines de ces navires sont naturellement réticents à engager ceux qu'ils appellent des "taulards" ». Le marin était alors :

> Coupé de tout confort et souffrant mille tourments ;
> Sans espoir de justice ou du moindre soulagement –
> La route lugubre n'offrant qu'un'seule issue,
> Seul moyen d'échapper à la cage des vaincus.
> Le sombre génie de l'*esclavage* entrouvre la porte de fer
> Et, en un sourire atroce, indique le navire et la mer[21].

Quand le malheureux franchissait le portail de la prison, il ressentait « toute l'horreur de son futur destin ». Le rusé marchand le tenait dans sa

main.

Il existait plusieurs manières d'attirer les marins à bord des navires. Certains, ivres et endettés, se voyaient contraints d'échanger un donjon terrien contre un donjon flottant. Parmi eux, on comptait aussi bien les « téméraires » et les « jeunes agités » que ceux qui avaient cru pouvoir se montrer plus malins que le « recruteur », et qui n'avaient finalement réussi qu'à s'embobiner eux-mêmes. « Quelques-uns embrassaient volontairement ce funeste destin. » Parfois, ils cherchaient à échapper à de « faux amis » ou fuyaient une « disgrâce imméritée » ; souvent, ils étaient en bisbille avec la justice. D'autres avaient souffert des infortunes de quelque nature, et « étaient accablés d'un chagrin que nulle patience ne pouvait endurer ». Certains avaient perdu un amour, ou « étaient déchirés par une passion sans espoir ». Dans son poème, Stanfield illustre ce dernier cas avec l'exemple d'un ami qu'il appelle Russel, un « esprit innocent, le plus gentil d'son espèce, / qui n'fut jamais enclin à une cruelle bassesse[22] ». Pourtant, à bord du navire négrier, « il fut porté par les passions et les vents les plus brutaux ». C'est seulement en faisant voile vers les tropiques qu'il « s'essaya aux ardeurs de cette zone fatale ». Les marins du commerce des esclaves étaient généralement semblables aux autres quoique peut-être un peu plus naïfs, pauvres ou désespérés, selon les cas. Stanfield laisse un indice au sujet de ses propres motivations dans le poème « Written on the Coast of Africa in 1776 » (en réalité, en 1775). Il y parle de son « impétueuse jeunesse » et de son « ardeur juvénile », de la manière dont il « courait la ville au milieu de la foule ». Tout ceci évoque clairement un comportement qui aurait pu le faire tomber dans le piège d'un « recruteur ». Mais, en même temps, il suggère qu'il était guidé par un intérêt positif pour l'Afrique : ses « riches paysages », la « beauté de la Nature », ou encore simplement son goût pour l'« observation ». Il était en quête de « provisions intellectuelles » et de « trésors de sagesse » dans ces « contrées les plus favorisées de notre temps ! »[23].

Trente-deux hommes étaient montés à bord de l'*Eagle*, et il était temps de mettre les voiles. Des amis et des membres de la famille de certains marins s'étaient rassemblés sur le quai pour leur dire au revoir. Ce départ était censé être joyeux mais, comme l'écrit Stanfield : « Le pont croulait sous la foule venue dire adieu ; / Et de la tristesse assombrissait tous les yeux[24]. » Tous les marins n'avaient pas un proche à qui dire au revoir. Ceux qui avaient été tirés de leur prison n'avaient pas eu l'opportunité d'expliquer où ils allaient. Mais même ceux qui l'avaient eue, pensa Stanfield, « n'avaient pas donné à leurs amis la moindre indication quant à leur destination ». Certains avaient, semble-t-il, honte de partir sur un navire négrier, et désiraient que personne ne fût au courant. Quoi qu'il en soit, le moment était venu. Depuis la terre, « trois cris pleins d'âme divisèrent les cieux ». Les marins répondirent, et « trois hourras sauvages leur firent écho de leur mieux ».

Une fois en mer, les marins concentraient leur attention sur le navire et son fonctionnement :

> Fidèles à leurs postes, obéissants, efficaces,
> Ils tendent les voiles et orientent le cordage,
> Règlent l'écoute avec une force vivace,
> Et la vaste machine poursuit donc son voyage[25].

La « vaste machine » faisait alors route vers la Côte-de-l'Or et la baie du Bénin et, malgré les manigances et les mauvais traitements qui avaient rendu le voyage possible, le navire était à ce moment-là une chose d'une rare beauté, avec ses nouvelles voiles et sa peinture fraîche, ses couleurs qui flottaient au vent et ses bannières qui virevoltaient dans la brise ; toutes choses qui, pour Stanfield, dissimulaient un malaise plus profond :

> Vois donc le vaisseau raser ces vagues brillantes

Si fier de lui dans sa parure chatoyante,
Scintillant sur les flots, de sa ruse tout paré,
Couvrant son drame secret d'un sourire aguicheur,
De couleurs éclatantes magnifiquement fardé.
D'un *honnête commerce*, il prétend aux honneurs,
Et dissimule sous un grand éclat prostitué
Son but empoisonné et son insidieux leurre.

Une rigueur brutale

Le voyage commença normalement, pensa Stanfield : « Les marins se comportaient avec modération, et nous mangions à notre faim : en un mot, la conduite du capitaine et des officiers semblait la même que sur n'importe quel autre navire d'un autre emploi. » Stanfield, qui avait navigué pour divers commerces, pouvait à bon droit faire cette comparaison. Mais il remarqua qu'un changement subtil s'opéra sitôt que la terre eut disparu de l'horizon, c'est-à-dire en un lieu « où il n'existait plus de possibilité morale de désertion ou d'application de la justice ». Le capitaine et ses officiers entreprirent alors de parler de flagellations, mais personne ne fut réellement fouetté, pour la bonne raison, croyait Stanfield, que le vieux navire prenait l'eau, et qu'il serait peut-être nécessaire de faire escale à Lisbonne pour les réparations. La possibilité de cette escale avait un effet modérateur sur les officiers[26].

Une fois qu'il fut clair que des réparations ne seraient pas nécessaires, et que le navire voguait déjà loin au sud de Lisbonne, tout changea. Les marins furent presque immédiatement rationnés sur l'eau et la nourriture. « Un litre d'eau dans cette zone torride ! », protestait Stanfield, et ceci en mangeant des provisions salées et en accomplissant des tâches physiquement éprouvantes du matin au soir. Les marins en étaient réduits à lécher les gouttelettes de leur propre transpiration. Quand Stanfield découvrit que la rosée se déposait au-dessus des cages à poules du navire pendant la nuit, il en absorba l'humidité tous les matins jusqu'à ce que les autres découvrissent son « délicieux secret ». Certains avaient si soif telle qu'ils buvaient l'intégralité de leur ration d'eau quotidienne dès qu'ils la

recevaient, et « mouraient de soif » jusqu'à la prochaine distribution. Pendant ce temps-là, le capitaine avait autant d'eau, de bière et de vin qu'il désirait.

L'une des raisons de la rareté de l'eau, explique Stanfield, résidait dans le fait que « le vaisseau avait tellement été rempli de marchandises destinées au commerce que l'espace nécessaire à l'eau avait été considéré comme secondaire ». C'était un cas d'école de « profits avant l'homme » (« *profits over people* »). Tous « les coins et les recoins du navire croulaient sous les articles destinés au trafic ; tout ce qu'il pouvait exister de travail, d'efforts et d'ingéniosités avait été assujetti à cette seule considération ; et la vie et la santé des marins pesaient fort peu dans cette balance, comme si elles n'avaient aucune valeur ». Ce que Stanfield appelle l'« accumulation cupide de la cargaison » signifie également que les marins n'avaient pas de place pour accrocher leurs hamacs. Ils étaient forcés de « s'allonger à la dure » sur des coffres ou des cordes. Quand ils arrivèrent aux tropiques, ils se mirent à dormir sur le pont, s'exposant ainsi à « la malignité d'une rosée lourde et malsaine ».

Puis vint le temps des raclées, des coups de fouet et de la torture. Tout commença non loin des îles Canaries. Stanfield surprit le capitaine en train de donner cet « ordre barbare » à ses officiers : « Vous êtes maintenant sur un navire négrier – aucun marin, même si vous lui parlez durement, ne doit oser vous répondre avec impertinence – *ça*, c'est absolument hors de question. Et si l'un d'entre eux CHERCHE seulement à vous contrarier, démolissez-le. » Bientôt, la « violence se répandit comme une épidémie ». Stanfield donne un exemple de cette cruauté, cette fois-ci pratiquée à l'encontre du tonnelier du navire, « la plus innocente, travailleuse et estimable des créatures ». Il avait répondu avec humour au second, qui n'avait pas apprécié et l'avait assommé. Il se mit à ramper jusqu'à la cabine du capitaine afin de se plaindre, quand le second le frappa à nouveau. Puis une troisième fois, et une quatrième, « jusqu'à ce que quelques marins

s’interposent entre eux deux et l’arrachent à l’empire du second ». La moindre erreur dans le travail entraînait des coups de fouet, et il arrivait de temps en temps que l’on attachât trois marins ensemble aux voiles. Après la flagellation, il n’était pas rare que les officiers répandent du sel sur les plaies des marins – ils appliquaient une solution salée qu’ils appelaient « saumure » sur les profonds sillons d’un rouge sombre laissés par le chat-à-neuf-queues, ce fouet de triste réputation. La violence était exercée sans l’ombre d’un remords et « sans la moindre peur d’avoir un jour à répondre d’un quelconque abus d’autorité ». Le voyage continuait et : « Le sombre pouvoir de la brutale rigueur / égrenait le tic-tac de chacune de ses heures[27]. »

Le Démon de la cruauté

L'arrivée le long des côtes africaines fut l'occasion d'un autre ensemble de transformations qui affectèrent le navire, l'équipage, le capitaine, et les sociétés africaines avec qui ce dernier faisait des affaires. Le navire lui-même fut physiquement altéré quand les marins « construisirent la maison » sur le pont principal, c'est-à-dire quand ils installèrent un auvent avec un toit de chaume depuis la poupe jusqu'au grand mât afin de protéger tous ceux à bord des rayons du soleil tropical et de leur procurer une relative sécurité au cas où un esclave – ils étaient toujours plus nombreux à être embarqués – parviendrait à s'échapper. Pour construire la « maison », les marins travaillaient sur les bords de la rivière, à moitié dans l'eau, torse nu sous le cagnard, à couper du bois et du bambou pour l'auvent : « Ils sont plongés jusqu'à la taille dans la boue et la vase ; harcelés par les serpents, les vers et les reptiles venimeux ; tourmentés par les moustiques et des milliers d'autres insectes belliqueux ; à chaque coup de hache, leurs pieds glissent et se dérobent, et leurs officiers, implacables, n'autorisent nulle interruption dans leur douloureux labeur. » Stanfield pensait que cet ouvrage contribuait au fort taux de mortalité des marins mais, d'après lui, c'était également le fait de l'auvent lui-même, car, rajouté à toutes les cloisons construites sur le pont inférieur pour séparer les esclaves, il obstruait la libre circulation de l'air sur le navire, et nuisait par conséquent à la santé de tous ceux qui se trouvaient à bord[28].

La santé déclinante de ses marins poussa le capitaine à opérer un autre changement important dans le fonctionnement du travail sur le bateau. Sur la Côte-de-l'Or, il engagea des travailleurs fantis, qui étaient « vifs,

robustes, travailleurs et très courageux » – et qui, de plus, était accoutumé au climat et à cet environnement morbide. « De nombreux Fantis, écrit Stanfield, sont dès l'enfance à moitié élevés à bord des vaisseaux européens qui fréquentent leurs côtes. Ils apprennent leur langue, et connaissent bien les habitudes et les devoirs des marins, tout particulièrement quand ces derniers ont à voir avec l'*esclavage*. » Embaucher des Fantis était donc une pratique commune. Pour ce faire, les capitaines devaient au préalable avoir signé un accord écrit avec leur roi ainsi qu'avec le gouverneur anglais du fort de Cape Coast ou d'une autre *factory*. Selon Stanfield, cet arrangement était indispensable : « Quand ces pauvres marins tombaient malades, ces robustes indigènes, qui avaient droit à tous les plaisirs que le capitaine pouvait se permettre de leur offrir, poursuivaient ce commerce avec vigueur et diligence, ce dont les marins anglais, malades et trop peu nourris, auraient bien été incapables. » Un équipage bigarré accomplissait donc le travail nécessaire sur le navire entre le moment de son arrivée près des côtes africaines jusqu'à son départ et, de temps en temps, pendant toute la traversée de l'Atlantique.

Une fois le bateau parvenu le long des côtes africaines, le plus grand changement pour Stanfield se produisit *dans* le capitaine du navire négrier. Voici comment il tourne les choses : « C'est inexplicable, mais très certainement vrai, qu'à la seconde où un capitaine de navire négrier est en vue des côtes, le Démon de la cruauté semble fixer sa résidence en son sein. » Stanfield exprime la même chose, mais d'une manière plus allégorique, dans son poème, quand le Démon de la cruauté dépêche l'un de ses servants vers le navire : « Vole, dit le fils de la nuit, vole sans détour, / Là où ce fier vaisseau sa route d'eau parcourt[29]. » Le Démon prend son envol :

> Et tournant vers le *maître* ses yeux résolus,
> Comme la fureur de l'éclair, il fond sur sa proie

Et sur son cœur érige son trône de sang et d'effroi[30].

Si le capitaine avait semblé barbare à l'aller, il était maintenant tout à fait démoniaque : son cœur était colonisé par la cruauté. Le récit de Stanfield ne manque pas d'exemples concrets pour illustrer cette transformation. Il parle notamment d'un visiteur venu à bord de son navire, un capitaine de *guineaman* dont la brutalité était légendaire : il fouettait ses propres marins sans la moindre raison, tourmentait son mousse, et « tout son plaisir consistait à infliger la douleur ».

Au « Fier Bénin »

La plus grande partie du pamphlet de Stanfield relate l'expérience du simple marin dans le commerce des esclaves, mais contient également un certain nombre de ses réflexions sur l'Afrique, sur les marchands, sur les captifs amenés à bord du navire, et ces réflexions trouvent un écho encore plus grand dans son poème. Ses observations se fondent – solidement – sur ses expériences, et pas seulement à bord du navire, puisqu'il vécut huit mois au Bénin, dans l'une des forteresses consacrées au commerce des esclaves. Sa conclusion la plus simple rentre en complète contradiction avec ce qu'affirmait la propagande pro-esclavagiste qui avait alors cours à propos de l'Afrique et de ses habitants : « Je n'ai jamais connu de race de gens plus heureuse que celle qui habite le royaume du BÉNIN. » Ces individus « baignaient dans le bien-être et le luxe », et s'étaient intensément engagés dans la production de biens manufacturés, et plus particulièrement des habits. Mis à part le commerce des esclaves, tout dans leur société « avait l'apparence de l'amitié, de la tranquillité et de l'indépendance la plus primitive[31] ».

Stanfield considérait le commerce des esclaves comme une force destructrice et l'une des caractéristiques les plus inhabituelles de son poème réside dans son effort pour comprendre la traite d'un point de vue africain. Une fois le *guineaman* arrivé sur la côte africaine, le point de vue qu'adopte le poète glisse ainsi du navire aux « forêts primitives » et au fleuve Niger, d'où l'impératrice-gardienne du continent observe la scène. Maintenant que la chaîne de l'esclavage commencée à Liverpool était arrivée jusqu'ici, Stanfield demande :

Dis, peux-tu encore souffrir cette main brutale,
Cupide et rapace, qui pille ta contrée ?
Dis, ne peux-tu voir la chaîne impitoyable
Répandre ses horreurs sur tes plaines désertées[32] ?

Les guerres sans fin, les migrations forcées de l'autre côté de l'Atlantique et les migrations libres de populations terrorisées à l'intérieur des terres avaient dépeuplé certaines régions de l'Afrique de l'Ouest, comme le remarque Stanfield. L'impératrice-gardienne observait les navires négriers déverser « leurs nuées sauvages sur les rivages ensanglantés », armées de « leurs stocks de chaînes ». La situation s'était retournée : les Européens étaient maintenant les sauvages qui grouillaient le long du rivage, les chaînes à la main, bien décidés à asservir les peuples de l'Afrique. Ce point de vue requérait de la part de Stanfield qu'il reconnût le rôle double du marin – c'est-à-dire le sien –, jusqu'ici présenté dans le poème comme une victime du commerce des esclaves, et qui, désormais, apparaissait nécessairement comme un bourreau. Il parle avec franchise des « malheurs dont les visiteurs européens furent la cause », et observe que : « Les pâles fils de l'*Europe* guidaient la proue barbare / traînant avec eux les outils du désespoir[33]. » Il les qualifie de « pâles voleurs », de « trafiquants de sang humain » et de « tyrans blancs ». Il parle également de la « triste acquisition » : les « pâles marchands paient le *prix du sang* ». Et les marins prenaient part à cette tyrannie.

Bientôt, « L'avarice, détruisant tout lien de tendresse, / Tel un déluge, sur cette pauvre terre se déverse[34] ». Les marchands, blancs et noirs, expropriaient les Africains, les arrachaient à leur famille et à leur communauté, et leur mettaient les lugubres chaînes :

Notre royaume, hélas ! livré au désespoir,
Détruit et, sur le dos, porte les fers des Noirs[35].

Comment en étaient-ils venus à porter les fers ? Comment s'étaient-ils fait prendre dans la « maudite chaîne » ? Stanfield était convaincu que la majorité des captifs présents à bord du navire avaient été kidnappés, asservis par « la tromperie et la violence ». Ils n'étaient pas des « prisonniers de guerre », comme l'avaient toujours soutenu les défenseurs de la traite. Au Bénin, il avait « enquêté en permanence, et n'avait jamais entendu parler d'aucune guerre ». Les captifs étaient convoyés jusqu'au navire par les « *Joe-men* », conduits par leur roi Badjeka, un groupe de malfaiteurs nomades et indépendants qui « installaient leurs huttes là où il leur semblait le plus facile de mener à bien leur travail de destruction ». Ils n'achetaient aucun esclave, mais ils en vendaient une multitude aux négriers. D'un homme sur le point d'embarquer sur le négrier, le marin-poète dit : « Le fermier, de retour de ses quotidiennes tâches / Est pris dans les fourrés par le piège du lâche[36]. »

Pour sensibiliser ses lecteurs aux conséquences humaines du commerce des esclaves en Afrique, Stanfield a introduit dans son poème le récit de la vie d'une femme africaine nommée Abyeda – et plus précisément le récit de la manière dont « elle fut arrachée à tous ses liens chéris » et menée au navire. Nous ne savons pas si cette femme a existé ou si elle est un personnage fictif, ou bien encore un mélange des deux. Dans tous les cas, en racontant son histoire, Stanfield a contribué à identifier et faire émerger un thème qui serait de plus en plus présent dans le mouvement abolitionniste : les souffrances et les mauvais traitements propres aux femmes captives sur les navires négriers[37].

Stanfield dépeint la vie de la jeune femme avant sa capture et son escorte à bord du négrier en termes idylliques. Elle était belle et « heureuse », amoureuse du « jeune *Quam'no* », lequel la protégeait des « fourberies des Blancs » qui faisaient du commerce d'esclaves. Elle est capturée le jour de son mariage, prévu depuis fort longtemps :

> Les voleurs, se pressant, poussant un cri honni
> Se saisissent avec force de leur tremblante proie ;
> Et vers la côte la malheureuse jeune fille convoie[38].

Quam'no essaie bien de la sauver, mais il est tué au cours de la lutte. Dévastée, Abyeda est embarquée sur le navire, où elle est enchaînée à un mât et fouettée jusqu'au sang (pour quelle raison, Stanfield ne le dit pas). Comme elle grogne sous chaque coup de fouet, les autres femmes à bord du navire – ses « tristes associées » – se joignent à elle par compassion et, en un jeu africain traditionnel d'appels et de réponses, crient en cadence. Bientôt, « la jaunisse mortelle s'avance sur son visage blême » et, enfin, la délivrance arrive : « En une convulsion, elle crache son dernier soupir, / Et ainsi s'achève cette vile façon de mourir[39]. » La précision de la description de Stanfield suggère qu'il s'agit là d'une mort réelle, ou de plusieurs, dont il aurait été témoin[40].

Pendant ce temps-là, l'escale sur la côte africaine s'éternisait, et les malheurs de l'équipage s'intensifiaient. Après avoir passé quelque temps à terre, Stanfield revint au navire pour y découvrir le second « allongé sur le dos sur le coffre à médicaments, sa tête pendant mollement à l'une de ses extrémités, ses cheveux balayant le pont et coagulés par la saleté qu'ils y avaient ramassée ». Il mourut vite, sans que personne y fasse attention. La situation était encore plus atroce à la poupe, où certains membres de l'équipage du navire gisaient, « à un stade avancé de leur maladie, sans confort, sans rafraîchissement et sans que personne s'occupât d'eux. Ils étaient là, étalés à même le pont, suppliant d'une voix faible et à l'aide de pleurs pathétiques qu'on leur donnât un peu d'eau. Et pas une âme pour leur accorder le moindre répit ». Stanfield « passa alors une nuit de malheur avec eux », après quoi il fut convaincu qu'une autre nuit à leurs côtés signerait définitivement sa propre perte. Peut-être l'un de ces morts était-il son ami « Russel » qui, dans le poème, développe « une peau cireuse »,

« des membres paralysés », et expire « au milieu de la saleté et du sang ». Les derniers mots de Russel furent pour sa bien-aimée, Maria. Son corps fut jeté dans la « tombe liquide », la mer, « son corps honoré disposé d'abominable façon ».

Stanfield essaie également de saisir ce qu'Equiano appelait l'étonnement et la terreur ressentis par « tous les invités agités » dès leur arrivée à bord de ce navire immense et apparemment magique :

> Alors qu'elle monte à bord de la vaste machine,
> Grandit la surprise de la triste victime.
> Gagnée par l'angoisse, la victime secoue ses fers
> Face à cette vision étrange qu'elle ne saurait nommer ;
> Car tout ce qu'elle voit, à l'avant comme à l'arrière,
> Ne lui semble conçu que pour la torturer[41].

Un par un, les captifs étaient « comprimés » dans le donjon flottant, immergés dans l'« odeur putride » et l'« obscurité mortelle » du pont inférieur. Enfin, le navire « hissa les voiles et abandonna ces rivages désolés ».

Passage du Milieu

Stanfield et les autres survivants de l'*Eagle* embarquèrent à bord du *True Blue*, qui partait en direction de la Jamaïque et dont le pont inférieur était bondé de « malades enchaînés ». Puis commença le célèbre Passage du Milieu, que le marin-poète s'efforça de décrire dans ses « vraies couleurs ». Pendant les semaines qui suivirent, le navire devint un cabinet des horreurs encore plus macabre. Stanfield commence son récit en annonçant : « Cette horrible partie du voyage ne fut qu'une longue suite d'actes de barbarie, de travail acharné, de morts et de maladies. Comme pendant le voyage aller, la flagellation semblait être la première source de distraction[42]. »

Le capitaine Wilson tomba malade pendant le Passage du Milieu mais, selon Stanfield, cela ne fit qu'exacerber sa tyrannie. Affaibli, le monarque de ce royaume de bois obligeait les membres de l'équipage à le porter dans leurs bras un peu partout sur le navire, tandis qu'il gardait des couteaux (« *trade knives* ») à portée de main qu'il jetait à quiconque s'exposait à son déplaisir. Les marins étaient abattus les uns après les autres. Le nouveau second mourut peu de temps après avoir été assommé et s'être fait taillader la face par le capitaine. Le coq provoqua son courroux en carbonisant la viande destinée au dîner, et fut bientôt « battu à mort avec la broche ». Il rampa dans un coin et y mourut au bout d'un jour ou deux.

Les marins étaient également obligés de travailler quand ils étaient malades, ce qui avait souvent des conséquences fatales. Le maître d'équipage, malade au point d'être incapable de tenir sur ses deux jambes, fut obligé de s'appuyer sur l'un des baquets du pont inférieur et de barrer le vaisseau, ce dont, à la vérité, il était alors tout à fait incapable. Il mourut

bientôt, et son « corps fut comme d'habitude balancé par-dessus bord, sans rien d'autre pour le couvrir que sa chemise ». Le jour suivant, « son cadavre flottait de conserve avec nous, et il resta proche du navire plusieurs heures durant – c'était un spectacle abominable, et qui nous soufflait l'image du cadavre d'une victime en appelant aux cieux pour se venger de notre barbarie ! ». Un autre marin malade rampa hors de son hamac avant de s'évanouir sur la grille. Décrivant ce qu'il trouva le lendemain matin, Stanfield écrit : « J'en frissonne rien que de m'en souvenir. » L'homme « était encore vivant, mais couvert de sang – les verrats avaient dévoré ses orteils jusqu'aux os, et ces derniers avaient rendu son corps si méconnaissable qu'il serait inconvenant d'essayer de le rapporter ».

La plupart de ces altérations étaient en réalité d'origine humaine. On apprend par la suite que le capitaine semblait d'ailleurs prendre un plaisir certain à les observer. En raison de son extrême faiblesse, il exigeait que chaque personne qui allait être fouettée soit attachée à sa colonne de lit, afin qu'il puisse les regarder dans les yeux, et « jouir de leurs cris d'agonie, tandis que leur chair était lacérée sans la moindre pitié. C'était la manière de châtier la plus fréquente, et la favorite du capitaine ». La violence du capitaine avait dorénavant davantage d'objets : elle s'abattait sur les membres de l'équipage comme sur les captifs qui, aux yeux de Stanfield, étaient pris au piège d'un même système de terreur.

> Qu'ils soient *enchaînés* ou *libres* – qu'ils soient *noirs* ou *pâles*,
> Ils tombent sans distinction sous sa main brutale :
> Ni l'âge, ni la douceur du sexe, ni la loi,
> Ni l'émotion n'arrêtent la soif de sang de son bras[43].

La folie du capitaine concernait donc aussi bien les marins que les esclaves. « La flagellation, son passe-temps favori, était appliquée en

permanence, aussi bien aux pauvres Nègres qu'aux marins. » Elle s'abattait sans considération de la race, de l'âge, du genre, de la loi ou de l'humanité.

Comme de nombreux marins, Stanfield pensait que, toutes proportions gardées, les esclaves étaient mieux lotis que les marins. Au moins le capitaine avait-il un intérêt économique à les nourrir et à les garder en vie pendant le Passage du Milieu. « Les esclaves, si l'on considère l'attention apportée à leur santé et leur régime, ainsi que le but du voyage, peuvent prétendre à une condition supérieure à celle des marins. » Mais il nuançait immédiatement l'assertion : « pour peu que les passions capricieuses et irascibles de leur tyran soient suffisamment excitées, et j'étais incapable de voir la moindre différence dans la cruauté de leurs traitements ». Ce faisant, il se mettait également en porte-à-faux face à la rengaine pro-esclavagiste traditionnelle selon laquelle l'« intérêt » impliquait nécessairement que le capitaine traitât bien sa « cargaison ». Ces « passions intérieures, qui semblent se nourrir du cœur même de la traite, mettent au défi tout pouvoir de contrôle ». Tous les jours, le Démon de la cruauté battait et dominait les considérations rationnelles.

Le navire était désormais plein de son « triste fret ». Stanfield nous offre un aperçu suggestif des captifs coincés sur le pont inférieur la nuit :

> Parqué dans la misère et la mauvaise odeur,
> Étouffants dans leurs chaînes, ils polluent la demeure.
> En un art consommé, pressés en rangs putrides,
> Allongés, fumant, ils respirent la peste humide :
> Baignant dans leur sang, le corps à nu torturé
> Par ces liens douloureux, sur le dur plancher,
> Ils s'enfoncent dans le sol : c'est une force qui les tord
> Et les laboure – Hélas ! c'est la route de la mort[44].

Stanfield était conscient de tous les bruits du navire négrier – l'« interminable gémissement », les « grognements d'angoisse », les pleurs et les chants funèbres, les « cris de malheur et les hurlements de désespoir ! ». Tous ces bruits étaient particulièrement audibles à minuit. Les maladies y étaient pour beaucoup. Respirant « un air infecté » au milieu de la « contagion verte », ceux qui avaient la fièvre « jonchaient le pont sale ». Stanfield, comme le chirurgien abolitionniste Alexander Falconbridge, soutient que le navire négrier « évoquait les abattoirs : le sang, la saleté, la souffrance et la maladie ».

Le marin a tenté de rapporter la manière dont les esclaves réagissaient individuellement à cette sombre réalité, des réponses qui allaient de la résignation maussade à l'indignation la plus ardente :

> Regarde donc ce malheureux mélancolique !
> Sur sa face, le chagrin comme le désespoir ;
> Et celui-là ! – vois donc – son regard colérique
> Darde un feu indigné sur ses tyrans blafards[45].

Stanfield fait la chronique d'une autre horreur propre au Passage du Milieu : l'ouverture, le matin, de la grille, suivie de la montée des esclaves sur le pont principal après seize heures passées dans les ténèbres du pont inférieur. Il voit dans cette ouverture l'entrée d'une « cave maléfique », ou bien la gueule d'un monstre : depuis le pont inférieur, la « gueule nauséabonde exhale une vapeur morbide ; / La brume chaude s'épaissit en un jet putride[46] ». En « couples enchaînés », la « foule défaillante » émerge à l'air libre. Il décrit deux hommes « étroitement unis par la chaîne suppurante ». On avait dû les hisser. En effet, l'un d'entre eux était mort pendant la nuit. Une fois détaché, celui qui était mort fut « expédié à la mer », et son cadavre fut « saisi par les monstres salés avec une force

brutale ». Stanfield l'avait bien compris, les requins faisaient partie du système de terreur du navire négrier.

La routine quotidienne commença, et les « blancs tyrans préparèrent un repas sans joie ». Pour ceux qui refusaient de manger, « les coups de fouet suivaient les coups de fouet, donnés avec une rage brutale et sans limites ». Certains s'évanouissaient. Pour ceux qui refusaient encore de manger après le fouet, on apportait le terrible *speculum oris* sur le pont :

> Puis : Vois les vils engins au service de la haine
> Forcer, implacables, ces mâchoires si tendues.
> Avec une force barbare, ces instruments sans gêne
> Tracent un chemin haï au repas non voulu[47].

Deux femmes, qui faisaient partie des « meilleures esclaves du navire », se rebellèrent après avoir vu ce spectacle. D'une façon poignante, elles se blottirent dans les bras l'une de l'autre et « plongèrent dans la mer, par-dessus la poupe du vaisseau ». Alors qu'elles étaient en train de se noyer, les femmes qui étaient restées sur le navire se mirent « à hurler de la manière la plus touchante qui soit, et beaucoup d'entre elles se préparèrent à connaître le même destin que leurs compagnes ». Elles furent immédiatement enfermées sur le pont inférieur par peur d'un suicide de masse.

Stanfield se remémore également une nuit où, alors que les esclaves du pont inférieur étaient déjà « serrés comme des sardines, jusqu'à en éprouver de la douleur », il fallut faire de la place pour caser un autre chargement de captifs qui venait d'être embarqué. Il en résulta « un grand bruit », au fur et à mesure que les quartiers devenaient de plus en plus surpeuplés. Chez les femmes, l'une des nouvelles captives avait jeté l'un des baquets par-dessus bord. Le lendemain matin, elle fut attachée à la colonne de lit du capitaine, qui mit « son visage à quelques centimètres du sien » et ordonna qu'elle fût

fouettée. Quand le « bourreau malgré lui » – Stanfield ne précise pas s'il s'agissait d'un marin ou d'un esclave – prit la femme en pitié et la fouetta moins fort que le capitaine ne l'avait ordonné, il fut à son tour attaché et « violemment fouetté ». Peu de temps après cette interruption, la séance de torture de la femme reprit. Stanfield, qui avait hérité du coffre à médicaments après la mort du médecin – même s'il n'était absolument pas qualifié pour une telle tâche –, entreprit ensuite de panser ses plaies.

Pour finir, Stanfield mentionne – mais refuse de décrire – ce qui semble être le viol d'une fillette par le capitaine. Il fait seulement référence à quelque chose que « le capitaine a pratiqué sur une malheureuse esclave âgée de neuf ans ». Même s'il se refuse à nommer le crime – « je n'ai aucun mot pour l'exprimer » –, il insiste néanmoins sur le fait que l'acte fut « trop atroce et sanglant pour être simplement passé sous silence ». À ses yeux, cet acte n'était que l'illustration des « pratiques barbares et despotiques » qui constituaient le quotidien du commerce des esclaves.

Tandis que le sombre navire labourait les vagues en direction des plantations des Caraïbes, les marins continuaient à s'étioler et à mourir, si bien qu'il fut une nouvelle fois nécessaire de recomposer la hiérarchie du travail sur le navire. Stanfield explique : « Plus les membres de l'équipage tombaient, et plus était lourde la charge de travail qui incombait aux survivants – et, vers la fin du Passage du Milieu, toute idée de garder les esclaves dans les fers fut définitivement abandonnée. » Le capitaine donna l'ordre de détacher un certain nombre d'esclaves, de les amener sur le pont, et de leur apprendre à manœuvrer le navire, car « on ne trouvait pas assez de force parmi les hommes blancs survivants pour simplement tirer sur un cordage ». Les esclaves « halèrent et tirèrent » les cordes et les voiles sous la direction des marins affaiblis. Ainsi, le navire atteignit sa destination grâce aux individus mêmes qui allaient bientôt y être vendus.

Un hurlement affreux

Quand le navire atteignit le Nouveau Monde, il connut une nouvelle métamorphose, conséquence de la pratique qu'on appelait la vente « sauvage » (« *by scramble* »), et qui consistait à vendre les esclaves à bord du navire. Le pont principal fut fermé et assombri avec un genre de tente qu'on disposait en tendant des voiles de toile et des rideaux goudronnés : « Sur le sombre navire, comme un vêtement scélérat, / Des haubans furent tendus, et le ciel se cacha[48]. » Les esclaves avaient pour l'occasion été nettoyés – on les avait rasés, oints d'huile, et on avait tenté de dissimuler leurs plaies – et on les avait rangés en ligne sur le pont principal mais, apparemment, ils ne comprenaient pas du tout de quoi il retournait. Ils étaient dans l'obscurité, aussi bien au sens littéral que figuré. Ils étaient alignés en rang, tremblants, « muets et presque sans vie ». Une fois le signal donné, les acheteurs potentiels se ruèrent à bord d'une manière folle et désordonnée et s'empressèrent de nouer des cordes – la chaîne transatlantique – autour des esclaves sur lesquels ils avaient jeté leur dévolu :

> Les cordes dès lors offertes, avec la chaîne impie,
> Et tous les accessoires du bourreau fournis,
> Les démons redoutés, d'un geste impétueux, se ruent,
> Et fondent tels des rapaces sur leurs proies éperdues[49].

Les esclaves étaient terrifiés, et ils étaient effectivement destinés à l'être pendant cette seconde vente à bord du navire. Des hurlements

transperçaient les cieux, des larmes coulaient de leurs « yeux blessés ». Quelques esclaves paniqués découvrirent une ouverture dans la tente de toile et se jetèrent par-dessus bord. Un autre mourut tout simplement d'effroi :

> Vois-les s'évanouir, là-bas, ne sachant que faire
> Ou bien se jeter tête en avant dans la mer !
> (En un choc sauvage s'éteint le feu vital.)
> Les jeunes filles tombent, hurlent – frissonnent – et rendent l'âme[50].

L'étape suivante consistait dans la dispersion de la population asservie du navire : les hommes nouvellement achetés étaient entassés sur des petits bateaux, et emportés, un chargement après l'autre. Stanfield était conscient qu'il était témoin d'une nouvelle scène de rupture, cette fois des liens qu'avaient formés les esclaves sur le navire pendant l'arrêt le long des côtes africaines et pendant le Passage du Milieu. Tandis que leurs nouvelles chaînes de cordes se resserraient et les emportaient au loin, ils essayaient de prendre une dernière fois dans leurs bras les membres de leur famille, leurs amis et leurs camarades. En vain. Le tumulte des cris et des pleurs, loin de s'affaiblir, s'intensifia :

> Un hurlement affreux part à l'assaut du ciel
> Quand les victimes pleurent leurs amis qui s'en vont ;
> Maudissant son bourreau en un cri démentiel,
> La mère affolée appelle son cher nourrisson.
> Monte aux alentours un tumulte universel
> Quand le navire aux bateaux follement répond[51].

Une fois de plus, les esclaves furent « séparés de leurs relations », cette fois de leurs compagnons de bord. Le voyage négrier s'achève au milieu du

« tumulte universel » et de « cris démentiels »[52].

Les Lumières véritables

De bien des façons, le récit que fait James Stanfield de la traite est plus détaillé, plus spectaculaire et plus horrible que tout ce qui avait pu être publié avant le mois de mai 1788. L'attention qu'il prête à l'« horrible scène » – le regard incandescent de l'homme enchaîné amené sur le pont principal, les cheveux du marin agonisant coagulés par la saleté – donne à son récit une puissance d'évocation certaine. Un critique de la *Monthly Review* remarque que, dans *The Guinea Voyage*, Stanfield « s'attarde sur les circonstances les plus infimes de ce conte cruel, et nous oblige à regarder bien en face chaque dimension de cet univers de douleurs entremêlées ! ». Et telle était bien la stratégie dramatique de Stanfield, à savoir rendre réels, palpables, le navire négrier, ses habitants et leurs souffrances[53].

Stanfield représente de diverses manières le navire lui-même, le cadre matériel du drame, selon sa fonction à un moment donné du voyage, et selon le point de vue adopté. Le navire fut tout d'abord une « chose de toute beauté » ; puis, pour ceux qui travaillaient à son bord, il devint une « vaste machine », avant de devenir un « donjon flottant » aussi bien pour les marins que pour les esclaves. Tous étaient, d'une manière ou d'une autre, les captifs et les sujets d'un système institutionnalisé de terreur et de mort. La chaîne transatlantique les embrassait tous et, qu'il s'ouvre sur l'image d'un policier escortant un marin à la sortie d'une prison de Liverpool ou sur celle d'un convoi escorté par des maraudeurs s'ébranlant depuis l'intérieur des terres africaines, le chemin menait au navire négrier. Mais, bien sûr, il est à peine besoin de préciser que le navire était bien plus néfaste pour les esclaves ; tout à son bord ne leur « semblait fait que pour [les] torturer » :

les fers, les menottes, les colliers de fer, les verrous, les chaînes, les chats-à-neuf-queues et le *speculum oris*. Le pont inférieur était une « cave flottante », l'orifice d'une bouche monstrueuse et éructante. Le navire négrier était une prison qui dévorait les gens vivants.

Parmi les personnages du drame de Stanfield, on trouve, dans l'ordre, le « marchand d'esclaves miséricordieux », dont l'avarice est cause de rapacité, de destruction et de meurtre. Et, en effet, ces meurtres étaient planifiés, puisqu'il calculait le nombre d'esclaves et de marins à devoir inscrire sur la « liste des morts » afin de pouvoir réaliser des bénéfices. Puis entrait en scène le « capitaine de navire négrier rempli d'humanité », le gardien du donjon flottant. C'était un tortionnaire, un violeur et un assassin, et il avait toutes sortes de manières d'être barbare, tyrannique, sadique, despotique, et, sous son apparente humanité, démoniaque. Il possédait « le sombre pouvoir de la brutale rigueur ». Les officiers du navire, qui pouvaient fort bien être nobles et courageux, étaient tout à la fois les agents et les victimes de cette violence. Ils mouraient sans soins ni attention. Stanfield considère généreusement que certains d'entre eux étaient les « instruments involontaires » de la barbarie et de la cruauté.

Le marin, selon Stanfield, était le quasi-stéréotype du joyeux « Jack-Tar » – insouciant, irréfléchi, souvent ivre, mais également sincère, travailleur et vertueux. Les membres de l'équipage, dont un certain nombre avaient simplement été transférés d'une prison terrienne à un donjon flottant, étaient moins responsables des horreurs du commerce des esclaves que les marchands, les capitaines et les officiers, mais il ne fait aucun doute qu'ils étaient complices en tant que geôliers, détenteurs de ces outils faits « pour torturer », et, au bout du compte, en tant qu'« hommes blancs ». Pariant sur le fait que son lectorat éprouverait de la sympathie pour le marin, protecteur du royaume et symbole de la fierté britannique, Stanfield se joignit à Clarkson et aux autres abolitionnistes pour jouer sa carte maîtresse, celle de la nation et de la race.

Le marin dépeint les Africains de diverses manières. Les marchands d'esclaves noirs, comme les « *Joe-men* », sont franchement représentés comme des prédateurs impitoyables, à l'instar de leurs homologues blancs. Les Fantis, qui travaillaient à bord des navires et n'occupaient pas une place moins centrale dans le bon fonctionnement du commerce des esclaves, semblent forts et courageux, les traits peut-être ennoblis par la dignité de la vie maritime contrairement aux terriens voleurs de corps. Se fondant sur son expérience béninoise, Stanfield décrit les Africains libres comme formant une société ayant « l'apparence de l'amitié, de la tranquillité et de l'indépendance la plus primitive ». Abyeda était une « jeune fille heureuse » avant d'être capturée. Ils vivaient plus ou moins comme des « bons sauvages », jusqu'à ce que les barbares européens pénètrent leur Éden pour les détruire et les asservir. La « foule enchaînée » embarquée sur le navire est le plus souvent représentée comme une victime, quand bien même elle oserait occasionnellement un acte de résistance. Les condamnés du pont inférieur ne faisaient rien d'autre que souffrir. Sur le pont principal, il existait d'autres possibilités, comme quand, par exemple, la puissance collective des femmes se manifestait, ce qui arriva en plusieurs occasions. Mais, arrivés au point de vente ultime, à la Jamaïque, tous étaient misérables, terrifiés et sans vie.

Stanfield n'écrit rien qui suggère qu'il ait noué des liens avec des Africains au cours de son voyage (à part peut-être Abyeda, si elle existe), ou qu'il ait tenté d'en libérer un de ses chaînes. Apparemment, il se considérait lui-même comme parfaitement impuissant à bord du « donjon flottant », que ce soit sur le moment ou rétrospectivement. Il a pu faire preuve de compassion à l'égard de certains individus, comme quand il pansa les plaies de la femme fouettée par le capitaine Wilson, et il en a certainement montré après avoir quitté le navire, ce qui suggère que, malgré son dégoût du commerce des esclaves, il a fallu l'existence d'un mouvement social pour réellement activer en lui une démarche

d'opposition. Il a également su résister aux stéréotypes racistes vulgaires de l'époque, et écrit d'ailleurs son pamphlet contre la traite en se servant d'une rhétorique antiracialisante : il cite par exemple la Bible, dans laquelle il est dit que Dieu, « à partir d'un sang, a créé toutes les nations humaines dans le but de peupler toute la face de la terre ».

In fine, Stanfield considérait qu'il fallait en appeler à l'expérience immédiate et viscérale du navire négrier, et non à une connaissance abstraite du commerce des esclaves, si l'on voulait faire avancer la cause abolitionniste. Et ce fut effectivement ce qui se produisit. Il explique : « Une vision *réelle* – une simple MINUTE passée véritablement au cœur du quartier des esclaves pendant le Passage du Milieu – fera plus pour la cause de l'humanité que la plume d'un Robertson ou toute l'éloquence des membres du sénat britannique[54]. » Par conséquent, les Lumières véritables n'ont pas commencé avec un philosophe écossais ou un membre du Parlement, mais bien plutôt par la rencontre d'un marin et d'un esclave, au milieu de tous ces instruments ne semblant exister « que pour torturer », à bord de cette « vaste machine », le navire négrier.

---

1. James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Adressed to the Rev. Thomas Clarkson*, Londres, James Phillips, 1788. J'aimerais ici remercier Pieter Van der Merwe, du National Maritime Museum de Greenwich, pour avoir partagé avec moi l'excellent travail de recherche qu'il a personnellement accompli sur la famille de Stanfield, ainsi que pour les conseils précieux qu'il m'a donnés sur de nombreux sujets. J'ai une dette toute particulière envers trois de ses travaux ; « Stanfield, James Field (1749/50-1824) », in *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford, Oxford University Press, 2004 ; « The Life and Theatrical Career of Clarkson Stanfield », thèse de doctorat, université de Bristol, 1979 ; et enfin, « James Field Stanfield (1749/1750-1824) : An Essay on Biography », conférence donnée lors du colloque sur la « culture provinciale », à Sheffield City Polytechnic, 1981, et dont l'auteur m'a gracieusement fourni une copie. On trouvera également de nombreuses informations à ce sujet dans P. Van der Merwe et R. Took, *The Spectacular Career of Clarkson Stanfield, 1793-1867. Seaman, Scene-painter, Royal Academician*, catalogue d'exposition de la Sunderland Art Gallery, Tyne and Wear Museums, Newcastle on Tyne, 1979.

2. Clarkson et la commission londonienne payèrent Stanfield 39,8 livres pour acquérir le droit de publier *Observations on a Guinea Voyage*. C'était une somme d'argent considérable, et en fait la somme exacte qu'il avait gagnée pendant le voyage lui-même – c'est-à-dire à peu près 40 shillings par mois pendant vingt mois. La manière dont Stanfield est entré en contact avec les abolitionnistes n'est pas très claire, et nous ne savons pas non plus s'ils l'ont encouragé à coucher son récit sur le papier ou s'ils se sont contentés de l'épauler dans son initiative. Le poème fut également publié par la commission un an plus tard. Voir à ce propos Clarkson, *History*, vol. 1, p. 498.
3. *Providence Gazette and Country Journal*, 13 septembre - 8 novembre 1788.
4. James Field Stanfield, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books*, Londres, James Phillips, 1789. Les groupes abolitionnistes de Rhode Island et peut-être d'ailleurs vendirent des exemplaires du poème. Voir *Newport Mercury*, 22 février 1790, et *Providence Gazette and Country Journal*, 6 mars 1790.
5. James Field Stanfield, « Written on the Coast of Africa in the Year 1776 », *Freemason's Magazine, or General Complete Library*, n° 4, 1795, p. 273-274. Ce fut apparemment le seul commentaire que Stanfield écrivit sur la traite à l'époque où il y était encore impliqué. *Observations* et *The Guinea Voyage* furent respectivement écrits onze et douze ans plus tard, dans des circonstances différentes, après que le mouvement abolitionniste eut émergé et qu'il fut devenu possible de parler autrement du commerce des esclaves. Il ne semblerait pas que Stanfield ait tenu un journal de son voyage, et, par conséquent, il écrivit tout de mémoire mais, il faut le souligner, sa mémoire était justement considérée comme prodigieuse par ceux qui le connaissaient dans le milieu du théâtre, où il était également célèbre pour ses « capacités ahurissantes et sa rapidité d'apprentissage », c'est-à-dire pour sa capacité à mémoriser rapidement son texte. Voir *Observations*, *op. cit.*, p. 36 ; ainsi que Tate Wilkinson, *The Wandering Patentee ; or, A History of the Yorkshire Theaters*, York, 1795, vol. 3, p. 22.
6. James Field Stanfield, *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. III. L'historien J. R. Oldfield a écrit que Stanfield « avait clairement pour but de choquer ses lecteurs : certaines des scènes qu'il décrit sont extrêmement crues au regard des standards du XVIII^{e} siècle ». Il ajoute que les *Observations*, si elles sont moins sensationnalistes, jettent des lumières tout aussi précieuses sur la nature du commerce des esclaves. Voir son introduction aux *Observations*, republiée dans John Oldfield (dir.), *The British Transatlantic Slave Trade*, vol. 3, *The Abolitionist Struggle. Opponents of the Slave Trade*, Londres, Pickering & Chatto, 2003, p. 97-136.
7. *Gentleman's Magazine*, vol. 59, 1789, p. 933. Des années plus tard, en 1813, quand fut publié *An Essay on the Study and Composition of Biography* de Stanfield à Londres, la liste des souscripteurs comprenait l'élite de l'anti-esclavagisme, comme Thomas Clarkson, James Currie, William Roscoe et Granville Sharp. Voir p. 345-357.
8. James Field Stanfield, *Observations*, *op. cit.*, p. 2, 3 et 4, et *id.*, *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 2. Sur les nombreux poètes à avoir écrit sur la traite, seuls Stanfield, Thomas Boulton, Thomas Branagan et le capitaine John Marjoribanks avaient effectivement voyagé à bord d'un navire négrier. Je remercie ici James G. Basker pour les discussions que nous avons eues à ce sujet. Voir son magnifique recueil, *Amazing Grace. An Anthology of Poems about Slavery, 1660-1810*, New Haven, Yale University Press, 2002, p. 402. Edward

Rushton de Liverpool avait également voyagé à bord d'un navire négrier (sur lequel il contracta une ophtalmie contagieuse qui le priva de la vue). Il écrivit de la poésie anti-esclavagiste, mais jamais spécifiquement à propos du commerce des esclaves. Voir son *West-Indian Eclogues*, Londres, 1797.

9. James Field Stanfield, « Written on the Coast of Africa », *op. cit.*, p. 273 ; Pieter Van der Merwe, « James Field Stanfield (1749/1750-1824). An Essay on Biography », art. cit., p. 2. Le petit-fils de Stanfield, Field Stanfield (1844-1905), est l'auteur de mémoires familiales non publiés : « À ce moment, un changement s'opéra dans ses conceptions, et il mit abruptement un terme à son apprentissage. Sa réaction fut en effet si violente qu'il abandonna pour un temps toutes ses études en dépit du fait qu'il avait déjà atteint un haut niveau de connaissance, et ce, à la fois dans les lettres classiques et les mathématiques. Abandonnant tout ceci, il prit la mer et s'engagea comme marin pour faire du commerce d'esclaves sur la côte de Guinée. » Voir le manuscrit inachevé que Field Stanfield a laissé à propos de son père Clarkson Stanfield, f. 1. Je suis reconnaissant à Pieter Van der Merwe d'avoir porté ce document à ma connaissance, ainsi qu'à Liam Chambers pour ses réflexions sur les Irlandais qui étudiaient en France à cette époque.
10. James Field Stanfield, « Written on the Coast of Africa », *op. cit.*, p. 273 ; Tate Wilkinson, *The Wandering Patentee*, *op. cit.*, vol. 3, p. 22. Pour davantage d'informations biographiques (même si elles ne sont pas toutes exactes) rapportées par ses contemporains, voir « Notes, James Field Stanfield », in *Notes and Queries*, 8^{e} série, n° 60, 1897, p. 301-302 ; ainsi que la transcription des notes de John William Bell (1783-1864) sur la page de titre de l'exemplaire de la Sunderland Library de *The Guinea Voyage. A Poem in Three Books… to which are added Observations on a Voyage to the Coast of Africa, in a series of letters to Thomas Clarkson, A.M. by James Field Stanfield, formerly a mariner in the African trade*, Édimbourg, J. Robertson, 1807. Deux personnes qui connaissaient Stanfield prétendirent qu'il avait témoigné à propos du commerce des esclaves devant la Chambre des communes, mais ni Pieter Van der Merwe ni moi-même n'avons été capables de trouver la moindre trace de son témoignage. L'historien de Sunderland Neil Sinclair a récemment découvert des preuves de l'implication de Stanfield dans ces auditions : il en ressort toutefois que Stanfield n'a pas témoigné, mais a plutôt contribué à rendre publiques les preuves qui incriminaient le commerce des esclaves. Voir le prospectus intitulé « Slave Trade » et signé « J. E. S. ». Voir DV1/60/8/29, Durham County Record Office, Durham, Angleterre.
11. David Roberts, Manuscript Record Book, 1796-1864, f. 197, Yale Center for British Art, New Haven. L'exemplaire tel qu'il est cité par Pieter Van der Merwe dans son article « James Field Stanfield (1749/1750-1824) : An Essay on Biography », art. cit., p. 1, se trouve à la Guildhall Library. Pour une chanson de Stanfield, voir « Patrick O'Neal, An Irish Song », in *Weekly Visitant ; Moral, Poetical, Humourous, etc.*, 1806, p. 383-384.
12. *Observations*, *op. cit.*, p. 21, 35 et 11. Si la mortalité de l'équipage dont Stanfield fut témoin fut exceptionnelle, elle n'était pas sans précédent.
13. *Ibid.*, p. 36.
14. L'*Eagle* fut construit à Galway, en Irlande, à peu près trente ans plus tôt, en 1745, et était donc parfait pour être reconverti en « *factory* flottante ».

15. Le capitaine John Adams décrit « Gatto » comme une grande ville commerciale de quinze mille habitants, située à une soixantaine de kilomètres à l'intérieur des terres. Voir son *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Tears 1786 and 1800 ; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo ; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, New York, Johnson Reprint Corporation, 1970 (Londres, 1823), p. 29.
16. Le capitaine Wilson signa le registre des officiers avec le bureau des douanes le 11 mai 1776. Voir Board of Trade (BT) 98/36, Liverpool muster rolls, 1776, NA. Stanfield se trompe quand il se souvient que seuls trois membres de l'équipage d'origine regagnèrent Liverpool. Je remercie ici Christopher Magra pour m'avoir assisté dans mes recherches sur la question. Voir *Observations*, *op. cit.*, p. 5, 19 et 26. Pour plus d'informations sur le voyage du *True Blue*, voir *TSTD*, # 91985.
17. N.d.T. : J'ai essayé autant que possible de traduire le sens tout en reproduisant la rime des poèmes de Stanfield. Le poème original est en décasyllabes, mais j'ai trouvé plus respectueux de la tradition française de l'époque de le traduire en alexandrins (parfois, il est vrai, un peu boiteux). Je reproduis ici le texte original : « *At length harden'd merchant close combine / And midnight Council broods the black design ; / Strikes the first link of the tremend'ous chain, / Whose motion vibrates thro'the realms of pain.* »
18. Les citations de ce passage sont tirées de James Field Stanfield, *Observations*, *op. cit.*, p. 7, 6, 8, 9 et 7, ainsi que de *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 3-4, 8, 6, 4, 5, 6 et 7.
19. N.d.T. : « *The sounding anvil shakes the distant main, / Forging with pond'rous strokes th'accursed chain.* »
20. N.d.T. : « *With specious arts subdue th'unwary mind, / Then close their web, and fast their victims bind. / At length with debts fictitious charge their case, / And make a* dungeon *stare them in the face*. »
21. N.d.T. : « *Shut now from comfort, agoniz'd with grief, / Hopeless alike of justice, or relief – / Only one portal opes the gloomy road ; / One dire condition bursts the drear abode. /* Slav'ry'*s dark genius heaves the iron door, / And, grinning ghastly, points to* Guinea *shore.* »
22. N.d.T. : « *harmless spirit – gentlest of thy kind, / Was ne'er to savage cruelty inclin'd*. »
23. James Field Stanfield, « Written on the Coast of Africa », *op. cit.*, p. 273.
24. N.d.T. : « *The bending deck receives the parting crowd ; / And shades of sorrow ev'ry face o'ercloud*. »
25. N.d.T. : « *Firm in their station, ply th'obedient crowd, / Trim the directing lines, and strain the shroud ; / Tug at the beating sheets with sinew'd force, / And give the vast machine its steady course*. »
26. Les citations de ce passage sont tirées de James Field Stanfield, *Observations*, *op. cit.*, p. 10, 13, 14, 11, 12 et 15, ainsi que de *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 10.
27. Les mêmes insultes et indignités du voyage vers l'Afrique existent également sous une forme versifiée. Voir James Field Stanfield, *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 23-24. N.d.T. : « *The dark pow'r / Of savage rigour ripend ev'ry hour*. »
28. Les citations de ce passage sont tirées de James Field Stanfield, *Observations*, *op. cit.*, p. 15-16, 17-18 et 23, ainsi que de *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 19. Pour une autre

description des marins plongés jusqu'à la taille dans l'eau, voir le témoignage de James Arnold, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 128.

29. N.d.T. : « *Fly, says the night-born chief, without delay, / To where yon vessel rides the wat'ry way.* »
30. N.d.T. : « *And to the* master *turns his stedfast eyes ; / Down, like the lightning's fury, rushes prone, / And on his heart erect his bloody throne*. »
31. Les citations de ce passage sont tirées de James Field Stanfield, *Observations*, *op. cit.*, p. 21, 19, 20 et 25, ainsi que de *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 15, 13, 33, 14, 17, 30, 31, 17, 18, 26, IV, 3, 23 et 19. Dans ces passages, l'influence du quaker Anthony Benezet se fait fortement sentir. Pour un excellent récit de la vie et de la pensée de Benezet, voir Maurice Jackson, « "Ethiopia shall soon stretch her hands unto God". Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution », thèse de doctorat, Georgetown University, 2001.
32. N.d.T. : « *Say, can ye longer brook the savage hand, / That with rapacious av'rice, thins the land ? / Can ye restless see the ruthless chain / Still spread its horrors o'er th'unpeopled plain ?* »
33. N.d.T. : « Europe*'s pail sons direct the bar'brous prow, / And bring their stores and instruments of woe.* »
34. N.d.T. : « *Av'rice, busting ev'ry tender band, / Sweeps, like a deluge, thro'the haless land*. »
35. N.d.T. : « *Our realms, alas ! abandon'd to despair, / Supinely sunk, the slavish shackles wear*. »
36. N.d.T. : « *The hind returning from his daily care, / Seiz'd in the thicket, feels the ruffian's snare*. »
37. L'histoire d'Abyeda se trouve dans James Field Stanfield, *Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. 29-31. Stanfield associe Abyeda à un lieu particulier, le fleuve Formosa, quand il écrit : « Jamais plus brillante nymphe ne se lava / dans les flots translucides du fleuve Formosa » (« *Ne'er did such nymph before her brightness lave / Within Formosa's deep, translucent wave* »). Il convient également de remarquer que Quam'no est une variante du nom akan de la Côte-de-l'Or Quamino. Thomas Clarkson a rapporté le récit d'une femme africaine appelée « Abeyda » dans une lettre au comte de Mirabeau, le 13 novembre 1789 (Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino, Californie, f. 11). Dans la même lettre, il fait référence au navire négrier comme à un « donjon flottant », une expression également présente chez Stanfield.
38. N.d.T. : « *In rush the spoilers with detested cry, / Seize with rapacious force the trembling prey ; / And to the shore the hapless maid convey*. »
39. N.d.T. : « *Convulsive throbs expel the final breath, / And o'ev the fatal close sits ghastly death*. »
40. Pieter Van der Merwe, « James Field Stanfield (1749/1750-1824) : An Essay on Biography », art. cit., p. 3.
41. N.d.T. : *« Torn as his bosom is, still wonder grows, / As o'er the vast machine the victim goes / Wonder, commix'd with anguish, shakes his frame / At the strange sight his language cannot name. / For all that meets his eye, above, below, / Seem but to him the instruments of woe*. »

42. Les citations de ce passage sont tirées de James Field Stanfield, *Observations*, *op. cit.*, p. 26, 27, 28-29, 30, 31, 32-33 et 29 ; ainsi que de *The Guinea Voyage*, *op. cit.*, p. iv, 19, 26, 21, 27, 28, 34, 32 et 22.
43. N.d.T. : « Pallid *or* black – *the* free *or* fetter'd *band, / Fall undistinguish'd by his ruffian hand. / Nor age's awe, nor sex's softness charm ; / Nor law, nor feeling, stop his blood-steep'd arm*. »
44. N.d.T. : « *Pack'd in close misery, the reeking crowd, / Sweltering in chains, pollute the hot abode. / In painful rows with studious art comprest, / Smoking they lie, and breathe the humid pest : / Moisten with gore, on the hard platform ground, / The bare-rub'd joint soon bursts the painful bound ; / Sinks in the obdurate plank with racking force, / And ploughs – dire talk, its agonizing course !* »
45. N.d.T. : « *Look at yon wretch (a melancholy case !) / Grief in his eye, despair upon his face ; / His fellow – see – from orbs of blood-shot ire / On his pale tyrants dart the indignant fire !* »
46. N.d.T. : « *Rank maw, belched up in morbid steam, / The hot mist thickens in a side-long beam* ».
47. N.d.T. : « *Then : See the vile engines in the hateful cause / Are plied relentless in the straining jaws / The wrenching instruments with barbarious force / Shew the detested food th'unwilling course*. »
48. N.d.T. : « *Now o'er the gloomy ship, in villain guise, / The shrouding canvas drawn, shuts out the skies*. »
49. N.d.T. : « *With cords now furnish'd, and the impious chain, / And all the hangman-garniture of pain, / Rush the drear fiends, and with impetuous sway, / Fasten rapacious on the shrudd'ring prey*. »
50. N.d.T. : « *Struck with dismay, see yonder fainting heap ! / Yon rushing group plunge headlong in the deep ! / (With the fierce blast extinct the vital fires) / Yon falling maid, shrieks – shivers – and expires*. »
51. N.d.T. : « *One dreadful shriek assault th'affrighted sky, / As to their friends the parted victims cry. / With imprecating screams of horror wild, / The frantic mother calls her sever'd child. / One universal tumult raves around ; / From boat to ship responds the frantick sound*. »
52. Les citations de ce passage sont tirées de James Field Stanfield, *The Guinea Voyage*, p. 34, 35 et VI.
53. *Monthly Review ; or Literary Journal*, vol. 81, 1789, p. 277-279.
54. *Observations*, *op. cit.*, p. 30. Stanfield fait ici référence au débat parlementaire sur la traite des esclaves, et, semblerait-il, au révérend William Robertson, un historien et théologien presbytérien écossais qui s'opposa au commerce des esclaves.

CHAPITRE VI

John Newton et le paisible royaume

Les capitaines de navire au XVIII^e^ siècle disposaient d'un pouvoir quasi illimité, comme l'écrivait John Newton à sa femme Mary au tout début de son premier voyage en tant que maître d'un négrier.

> Ma condition à bord, ou même en Guinée, pourrait bien être enviée par les multitudes restées au pays. Le pouvoir que j'exerce sur mon petit territoire est aussi absolu (vie et mort exceptées) que celui de n'importe quel potentat d'Europe. Si je dis à l'un « Viens », il vient ; à un autre, « Va », il vole. Si je dis à quelqu'un de faire quelque chose, ils seront au moins trois ou quatre à vouloir participer à la tâche. Pas un homme sur le navire ne peut toucher à son dîner avant que je ne l'y autorise ; non, il n'y en a pas un pour oser dire, lors de nos conseils, qu'il est déjà huit heures ou midi, avant que tel soit mon bon plaisir. Quand je suis absent du navire, ils travaillent d'autant plus, et surveillent étroitement la cargaison, de peur que je revienne sans les avoir prévenus et que je ne sois pas accueilli comme il sied. Et, si je dois rester à terre passé minuit (ce que, pour cette raison, je ne fais jamais si cela n'est pas nécessaire), personne ne doit se permettre de fermer les yeux jusqu'à ce qu'ils aient eu l'honneur de me revoir. Vous serez juge, d'après la manière dont je

> vous rapporte ces cérémoniaux, que je ne les tiens pas en haute estime pour eux-mêmes. Mais ce sont des coutumes établies depuis fort longtemps et qu'il est nécessaire de conserver. En effet, sans une stricte discipline, les marins seraient incontrôlables[1].

Dans l'espace souverain du navire, les capitaines commandaient le travail, la subsistance, et même l'estimation du temps. Le capitaine d'un négrier était le détenteur d'un plus grand pouvoir encore, dans la mesure où il était non seulement le maître de douzaines de marins, mais également de centaines de captifs africains.

John Newton a longtemps été le capitaine le plus connu de l'histoire de la traite africaine. Il fit quatre voyages, l'un comme second et les trois autres comme capitaine, entre 1748 et 1754. Mais s'il est célèbre, c'est grâce à la carrière qu'il embrassa par la suite : il fut un pasteur de l'Église d'Angleterre actif et reconnu ; de tendance évangélique, il composa de nombreux cantiques, dont le célèbre « Amazing Grace[2] » ; et, surtout, vers la fin de sa vie, il rejeta publiquement son propre passé pour embrasser la cause abolitionniste. Il rédigea un pamphlet vigoureux contre les horreurs de la traite en 1788 sous le titre *Thoughts upon the African Slave Trade*, et témoigna dans le même esprit devant les commissions de la Chambre des communes en 1789 et en 1790. Il déclarait être un pécheur dont les yeux, par la grâce de Dieu, avaient été ouverts sur ses fautes[3].

Newton a laissé une archive documentaire, unique par sa richesse, de son expérience du commerce des esclaves, comme marin, « esclave » lui-même, second et, enfin, en tant que capitaine. Il fut un auteur prolifique. Comme la plupart des capitaines, il tenait un journal de bord lors de ses voyages, dans lequel il détaillait les affaires courantes, les vents et le temps qu'il faisait. Mais, contrairement aux autres capitaines, il allait plus loin : il tenait une correspondance passionnée. Il a écrit cent vingt-sept lettres à sa femme Mary pendant ses voyages, et toute une série de lettres au *divine*[4]

anglican David Jennings. Pendant ses deux derniers voyages, il tint également un journal spirituel. Plus tard, pasteur chrétien ayant tendance à l'introspection, il se mit à réfléchir à sa vie afin d'en tirer des enseignements moraux – en 1763, quand il rédigea son autobiographie spirituelle dans une série de lettres, et à la fin des années 1780, quand il rejoignit le tout jeune mouvement abolitionniste. Newton a sans doute plus écrit sur le pont d'un navire – et donné plus d'informations sur ce qui s'y passe – que n'importe quel autre capitaine au cours des quatre siècles que dura la traite[5].

John Newton disposait donc d'un pouvoir absolu sur son monde de bois, que ce soit dans la gestion du travail quotidien à bord du navire négrier ou dans le contrôle d'individus tels qu'un Olaudah Equiano ou un James Field Stanfield. Il appliquait une « discipline stricte » aux marins comme aux esclaves qui, à leur tour, souvent résistaient. Il réagissait à cette résistance de diverses façons, mais souvent avec violence, afin de maintenir et de réaffirmer son contrôle. Son pouvoir et sa position étaient tels que ce qui était apparu aux yeux d'Equiano comme de la terreur et à ceux de Stanfield comme de l'horreur lui semblait tout simplement un « ordre juste ». En enregistrant ses espoirs et ses craintes, ses actions et ses réflexions, ainsi que ses nombreuses interactions avec les uns et les autres, le tout avec un grand luxe de détails et une importante attention accordée à sa vie intérieure, Newton nous offre un aperçu inégalable de la vie d'un capitaine de navire négrier.

De marin rebelle à capitaine chrétien

De bien des manières, John Newton était destiné à devenir capitaine. Son père était capitaine (dans le commerce méditerranéen), et son fils se souvient qu'il avait tendance à reproduire son comportement maritime à la maison : « Il adoptait toujours un air de distance et une certaine sévérité de port, ce qui m'intimidait fort et me décourageait au plus haut point. » Le vieux Newton avait préparé son fils au métier de capitaine dès son plus jeune âge : il avait été, comme on le disait au XVIII^e^ siècle, « élevé pour la mer » – ce qui signifie qu'il avait été placé sur un navire à onze ans en tant qu'apprenti afin d'apprendre le métier, d'acquérir de l'expérience et de gagner du galon. Il fit plusieurs voyages entre 1736 et 1742 et, en 1743, il servit à bord du HMS *Harwich*, à la suite de quoi son père obtint pour son fils de dix-huit ans le grade d'aspirant de la marine. Membre de la Royal Navy, il fut pris sous les ailes d'un capitaine, et semblait bien parti pour faire une belle carrière dans le monde de la mer[6].

Mais le jeune Newton se révéla rebelle et réfractaire, et le chemin qui le mena jusqu'à la cabine du capitaine fut en définitive tortueux. Ayant presque toujours travaillé et vécu en mer, il avait été, se souvint-il, « exposé à la compagnie et à l'exemple pernicieux des simples marins », dont il apprit bien vite les pratiques et les valeurs : il devint un libre-penseur, un libertin et un rebelle. Jetant un regard rétrospectif sur cette période, Newton se remémore ses réflexes égalitaires et anti-autoritaires : « J'étais à l'époque si orgueilleux que je ne me reconnaissais nul supérieur[7]. »

Si bien que quand son capitaine l'envoya à terre sur un bateau rempli de marins afin d'empêcher ces derniers de déserter, Newton déserta lui-même.

Toutefois sa liberté recouvrée fut de courte durée. Il fut en effet très vite capturé. Il passa deux jours en prison, fut renvoyé à bord du navire, mis aux fers, puis « publiquement déshabillé et fouetté ». Il fut également dégradé d'aspirant de la marine à simple marin. « Ce fut alors à mon tour d'être rabaissé au niveau des hommes les plus bas, et d'être exposé aux insultes de tous. » (Il se faisait injurier en permanence par ses pairs pour la bonne raison qu'il s'était jusque-là servi de son autorité d'aspirant de la marine avec un peu trop d'arrogance.) Son capitaine, déçu et dorénavant vindicatif, décida de placer ce marin turbulent sur un navire qui se rendait aux Indes orientales, et dont le voyage devait durer cinq ans. Quand il apprit les plans du capitaine, Newton pensa tout d'abord se suicider ; puis, changeant d'avis, il décida plutôt d'assassiner le capitaine. Il confessera plus tard : « J'avais réellement formé le dessein d'attenter à sa vie. »

La vie du capitaine pourrait bien avoir été sauvée par l'apparition fortuite d'un navire négrier à l'horizon. Apparemment, le capitaine du négrier avait des mutins à bord et désirait, comme il était courant à l'époque, les placer sur un bâtiment de guerre en échange de quelques marins de la Navy. Avec enthousiasme, Newton se porta volontaire pour l'échange dans l'espoir d'échapper à la menace du voyage aux Indes orientales. Le capitaine du navire de guerre lui donna son autorisation, en pensant sans doute « bon débarras ! ». Les premiers pas de Newton dans le commerce des esclaves furent ainsi à la fois le fruit de son caractère rebelle et de la rencontre accidentelle d'un navire en pleine mer.

Il se trouve que le capitaine du navire négrier connaissait son père, mais ni cette connexion ni ce nouveau départ ne changèrent l'état d'esprit du jeune Newton : « Je possédais un peu de cette malheureuse finesse d'esprit qui ne peut rien rapporter à son propriétaire si ce n'est des ennuis et des ennemis. Et, à partir d'un affront imaginé, je me plus à composer une chanson dans laquelle je ridiculisais le navire du capitaine, sa personne et ses desseins, et, bientôt, je l'enseignai à toute la compagnie du navire. » Le

capitaine ne goûta sans doute pas le piquant de la chanson autant que Newton et ses compagnons, mais il importait peu, car il mourut peu après. Ce qui importe en revanche, c'est que le second à qui revint la charge de capitaine ne l'aimait pas davantage et, très vite, menaça de le renvoyer à bord d'un navire de la marine à la première occasion. Horrifié par cette perspective, il prit de nouveau la poudre d'escampette, avec pour seul bagage les vêtements qu'il avait sur le dos. Il toucha terre aux îles Plantain, au niveau de l'estuaire du fleuve Sherbro, sur la côte de la Sierra Leone.

Newton fut embauché par un marchand d'esclaves blanc local, qui servait d'intermédiaire entre les marchands africains et les navires négriers. Assez vite, il s'attira des ennuis avec son nouveau patron, et fut à nouveau maltraité. Il aggrava sa situation en déplaisant souverainement à la femme noire du marchand qui, en un mot, fit de lui un esclave. Il fut enchaîné, affamé, battu et raillé. Son corps presque nu se couvrit de cloques sous le soleil des tropiques, ce qui toutefois ne l'empêcha pas d'étudier Euclide en « traçant des diagrammes sur le sable à l'aide d'un long bâton ». Pendant cette année qui sembla être un siècle, il survécut en se nourrissant de racines crues et de la nourriture dont voulaient bien lui faire aumône « des étrangers ; non, même les esclaves enchaînés m'apportaient secrètement des vivres (ils n'osaient pas le faire publiquement) qu'ils avaient prélevés sur leur maigre pitance ». Se souviendrait-il de cette gentillesse ? Il citera plus tard pour se décrire un passage du chapitre 16 d'Ézéchiel : il était un *paria* « baignant dans son sang ». Le traitement qu'il reçut, écrit-il, « brisa sa constitution et ses esprits ». Newton se considérait comme un « esclave », un être « rabaissé au plus bas degré de la misère humaine »[8].

Il finit par s'échapper et travailla pour un autre marchand à Kittam. Sa situation s'améliora, et il fut même heureux, surtout parce que, selon lui, il fit l'effort de s'adapter à la culture africaine. Il explique sa transformation de cette manière :

> Il y a une phrase significative régulièrement utilisée dans la région, selon laquelle tel homme blanc est devenu noir. Cela ne signifie pas une altération de la couleur de peau, mais bien plutôt du tempérament. J'ai connu plusieurs personnes qui, s'étant installées en Afrique à l'âge de trente ou quarante ans, se sont progressivement adaptées aux humeurs des autochtones, à leurs coutumes et à leurs cérémonies, au point d'en venir à préférer ce pays à l'Angleterre. Ces hommes sont devenus les dupes de tous les prétendus charmes, des amulettes, de la nécromancie et de la divination des Nègres aveuglés, et y accordent plus de foi que les plus sages des autochtones. Une partie de cet engouement grandissait en moi (et, au bout du compte, peut-être y aurais-je entièrement cédé). Je me mis à prendre des engagements plus étroits avec les habitants, et j'aurais sans doute connu une vie et une mort misérables parmi eux si le Seigneur n'avait point veillé sur moi.

Les « engagements plus étroits » de Newton signifient sans doute qu'il avait pris une ou plusieurs « femmes » africaines. Mais cette situation se révéla transitoire, et l'homme blanc devenu noir redevint rapidement blanc.

En février 1747, alors qu'il avait commencé à travailler pour un troisième marchand d'esclaves, un vaisseau nommé le *Greyhound* arriva près des côtes. Son capitaine vint à terre et posa à la ronde une question surprenante : est-ce que quelqu'un, dans ce comptoir, avait par hasard déjà vu un homme appelé John Newton ? La suite révéla que le capitaine était l'un des nombreux amis de l'omniprésent Newton père. Le jeune Newton refusa de revenir à Liverpool, peut-être par peur de ce patriarche sévère et distant, mais le capitaine n'avait pas l'intention d'accepter un refus. Il imagina un stratagème, et annonça à Newton qu'il avait hérité et qu'il devait absolument revenir en Angleterre pour réclamer son dû. Le jeune homme fut soudainement désireux de revoir sa patrie mais, une fois à bord

du navire, il revint à ses habitudes frondeuses, et prit un malin plaisir à enchaîner les bêtises, à inventer de nouveaux jurons, à ridiculiser les récits des Évangiles et à glorifier « l'impiété et l'obscénité ». Le capitaine se mit à l'appeler Jonah[9], la source de tous les problèmes du voyage.

Pendant le voyage du retour, Newton « fut réveillé d'un profond sommeil par la force de la mer déchaînée ». Trempé et ahuri, il entendit des marins crier au-dessus de lui que le navire était en train de couler. Il grimpa tant bien que mal sur le pont supérieur, juste à temps pour y apercevoir une lame emporter un compagnon de bord par-dessus le bastingage. La mer avait arraché une partie des œuvres mortes[10] d'un côté du navire, si bien que des torrents d'eau s'y engouffraient. La force des vagues brisa les tonneaux et emporta le bétail par-dessus bord. Newton et quelques autres membres de l'équipage se saisirent de la pompe, tandis que d'autres écopaient avec des seaux et fourraient leurs vêtements et leur literie dans les fentes pour tenter de colmater les brèches qui menaçaient le navire. Par bonheur, la cargaison du navire était légère : elle consistait avant tout en cire d'abeille et en bois, tous deux plus léger que l'eau mais, à ce moment précis, c'était une bien maigre consolation. Newton pompait furieusement et tentait d'encourager ses camarades à faire de même, mais le désespoir monta bientôt au même rythme que le niveau de l'eau dans la cale. Au bout de quelques heures, Newton s'en alla voir le capitaine et lui dit : « Si nous n'y arrivons pas, que le Seigneur ait pitié de nous ! » Il s'étonna d'entendre ces mots sortir de sa propre bouche, puis revint à la pompe où, comme les autres, il fut attaché avec des cordes pour ne pas être emporté par les vagues. Au bout de neuf heures de travail harassant, il s'effondra sur son lit, « incertain, et presque indifférent, de jamais se relever à nouveau ». Lentement, il se mit à prier. Le moment de sa conversion était proche. Les vents et les vagues finirent par se calmer, et Newton considéra que sa survie résultait d'« une intervention immédiate et quasi miraculeuse de la puissance divine ». Le reste de l'équipage navigua jusqu'en Irlande, puis

jusqu'à Liverpool, où Newton débarqua sans argent, sans ami et sans perspective d'emploi, mais armé d'une foi nouvelle et de la promesse solennelle de ne plus jamais retourner en Afrique[11].

La fermeté de sa résolution allait bien vite être mise à l'épreuve. Le marchand Joseph Manesty, un autre ami de son père, lui offrit le commandement d'un navire négrier. Comme il n'avait jamais fait de voyage négrier à proprement parler, il était réticent à l'idée d'accepter cette offre pourtant lucrative, car il pensait manquer de l'expérience et des connaissances nécessaires. Il accepta donc de participer à un voyage, mais en tant que second, avec le capitaine Richard Jackson, sur le *Brownlow*. Newton tint un journal de son voyage qui, contrairement à ses autres écrits, n'a pas survécu. Il ressort néanmoins d'autres sources que le voyage avait dû être pénible. En tant que second, sa principale responsabilité, une fois atteintes les côtes africaines, consistait à « naviguer d'un endroit à l'autre à bord de la chaloupe pour acheter des esclaves ». Pendant la saison des pluies, il passait à chaque fois cinq ou six jours de suite sur le bateau « sans, comme nous le disions, une seule fringue sèche à se mettre, de nuit comme de jour ». Il vit plusieurs marins s'empoisonner à terre et dut « enterrer six ou sept marins morts de la fièvre sur son propre bateau ». Plus d'une fois, il fut projeté hors de son vaisseau par la violence des vagues, et « ramené à terre à moitié mort (car je ne savais pas nager) ». D'autres eurent moins de chance et se noyèrent. Puis une importante révolte d'esclaves éclata sur le navire, et beaucoup perdirent la vie. Une grande quantité de captifs moururent avant d'arriver à bon port, à Charleston, en Caroline du Sud : sur les 218 esclaves à bord, 62 périrent, soit un taux de mortalité très haut, de 28,4 %. Toujours est-il que rien de tout ceci ne semble avoir découragé Newton : peu après la mise à quai du *Brownlow* à Liverpool, le 1er décembre 1749, il se prépara à prendre le commandement du *Duke of Argyle*, un navire appartenant à Manesty et sur lequel il effectua son premier voyage comme capitaine. Il n'avait que vingt-quatre ans, mais il

avait la mer dans le sang, et avait acquis à la dure une solide connaissance du commerce des esclaves [12].

Premier voyage, 1750-1751

Après s'être entendu avec Manesty et avoir commencé à rassembler sa cargaison, Newton engagea son équipage. S'il a écrit une liste de noms, il rapporte bien peu de choses sur ses marins en tant qu'individus. Il en a toutefois brossé une sorte de portrait collectif. Il écrit que quelques-uns d'entre eux avaient, comme lui, « été élevés dès le plus jeune âge pour la mer », mais ajoute que, « depuis plusieurs années, les personnes menant une vie honorable méprisent malheureusement cette manière d'élever les enfants ». La plupart de ses marins n'étaient donc pas des jeunes hommes issus d'un milieu respectable qui apprenaient le commerce dans le but de finir par s'élever à une position d'autorité, mais bien plutôt ce que Newton appelait « les rebuts et la lie de la nation », les pauvres et les dépossédés. Beaucoup d'entre eux étaient des taulards ou des fugitifs d'une espèce ou d'une autre, qui avaient fui, au choix, l'armée, la marine, leur atelier ou leurs parents. D'autres étaient dans une mauvaise passe, « déjà détruits par quelque vice prématuré », généralement l'alcoolisme. Quelques-uns ont pu être des terriens, sans expérience de la mer. Quoi qu'il en soit, presque aucun d'entre eux ne possédait de « bons principes ». Si un marin d'un meilleur naturel s'enrôlait, remarquait Newton d'un air contrit, il était vite corrompu par la compagnie dégénérée avec laquelle il était obligé de vivre à bord du navire négrier. Contrôler un équipage aussi coriace allait occuper une grande partie du temps et des pensées du capitaine[13].

Newton engagea vingt-neuf hommes et garçons pour remplir des fonctions spécifiques à bord du *Duke of Argyle* : un chirurgien, trois seconds, un maître d'équipage, un charpentier, un artilleur, un tonnelier, un

tailleur, un intendant et un coq ; onze marins « qualifiés », trois marins « ordinaires » moins compétents, et trois mousses ou apprentis. Newton engagea également un violoniste, non seulement pour égayer la traversée, mais aussi pour faire faire de l'exercice aux esclaves, ce qu'on appelait par euphémisme les faire « danser ».

Le 11 août 1750, à midi, Newton donna l'ordre de larguer les amarres : le *Duke of Argyle* commença son voyage de Liverpool jusqu'à la Côte-au-vent, en Afrique, et, de là, jusqu'à l'île d'Antigua dans les Antilles. C'était un senau, c'est-à-dire un vaisseau à deux mâts. Il était d'une taille modeste, 100 tonneaux, accueillait un équipage relativement nombreux (en tout, trente personnes) et était monté de dix canons. Le vaisseau était vieux, il avait été construit en 1729, et c'était seulement, semblerait-il, sa deuxième aventure en tant que navire négrier. Le marchand Manesty avait demandé à Newton d'acheter une cargaison relativement grande pour le petit navire : 250 esclaves, soit deux esclaves et demi par tonneau. Newton avait donc calculé le nombre de membres de son équipage en conséquence : avec trente marins, il disposait presque d'un ratio d'un marin pour huit esclaves, ce qui était plutôt satisfaisant, sachant que le taux moyen était généralement d'un marin pour dix esclaves[14].

Pendant le voyage aller, qui dura dix semaines, le *Duke of Argyle* fut transformé en un négrier opérationnel, grâce au travail du charpentier, de l'artilleur et du maître d'équipage qui mirent en place les principales technologies de contrôle. Le 25 septembre, Newton écrit : « Le charpentier commence à monter la grille du quartier des femmes. » Il consigna également dans son journal la construction des différents quartiers et fit élever des cloisons pour séparer les hommes, les femmes et les garçons. Il fit également construire des toilettes pour les femmes, ainsi que des plateformes sur le pont inférieur, dans chaque quartier, qui partaient de chaque côté du navire et avançaient d'un mètre quatre-vingts vers son centre. L'espace entre les ponts faisait à peu près un mètre cinquante, si bien

que la hauteur sous plafond pour les captifs, au-dessus et en dessous des plateformes, était d'un peu plus de soixante-dix centimètres. Le 19 novembre, sans doute avec soulagement – les esclaves avaient déjà commencé à embarquer –, Newton remarque que « le charpentier a achevé la construction du *barricado* ».

Pendant ce temps, l'artilleur préparait la puissance de feu du navire en fabriquant des cartouches pour les batteries de canons et les pierriers. De plus, il nettoyait et chargeait les armes légères, s'assurant qu'elles fonctionnaient chacune correctement. Il fallut en condamner quelques-unes car, se plaint Newton, « elles n'étaient bonnes à rien, les pires que j'aie vues de ma vie ». Le maître d'équipage, de son côté, mettait en place autour du bastingage le filet destiné à empêcher les esclaves de s'enfuir ou de se suicider. Le 7 décembre, le charpentier et l'artilleur unirent leurs forces : « Aujourd'hui, ils ont installé quatre tromblons pivotants sur le *barricado*, ainsi que deux affûts[15] que nous avons disposés sur le pont principal ce qui, je l'espère, sera suffisant pour intimider les esclaves qui auraient des velléités d'insurrection. » Ces pierriers furent surélevés afin de faire feu vers le bas sur quiconque oserait se rebeller[16].

Newton connut son premier gros problème de discipline avec l'équipage le 24 octobre, au retour d'une visite au capitaine Ellis à bord du *Halifax* quand il découvrit que, en son absence, le maître d'équipage « s'était comporté de manière très turbulente », et avait maltraité plusieurs membres de l'équipage, toutes choses qui « constituaient un obstacle à la bonne marche du navire ». Le capitaine mit immédiatement l'homme « aux fers, avec un avertissement "*in terrorem*[17] ", de peur qu'il sème à nouveau des troubles quand les esclaves seraient montés à bord ».

Ce geste de Newton exprime pour la première fois sa crainte d'une contagion de la résistance. Trois jours plus tard, le maître d'équipage en avait eu assez. Newton le libéra « sur la promesse qu'il se soumettrait et s'amenderait ». Ce fut le premier de ses avertissements (« *in terrorem* »).

Une semaine plus tard, Newton apprit à son grand désarroi que les marins qu'il avait envoyés en bateau sur l'île Banane n'étaient pas revenus comme prévu, et avaient préféré monter sur une goélette française afin de s'y soûler. Ils s'étaient ensuite rendus à terre, y avaient provoqué une rixe et s'y étaient retrouvés coincés, car le reflux de la marée était trop fort et ils étaient trop ivres pour ramer correctement. Newton fut forcé d'envoyer des marins sobres les chercher. Le capitaine donna alors « une bonne bastonnade à deux de ces gentilshommes et en mit un (William Lees) aux fers, à la fois pour son comportement sur le bateau et parce qu'il avait été très pénible la veille : il avait refusé d'assurer son quart et avait menacé le maître d'équipage. » Lees devint impertinent et jura de ne jamais servir Newton. Il prétendit préférer rester dans les fers jusqu'à Antigua. Au bout de trois jours passés attaché sur le pont, il changea d'avis. Il demanda au capitaine d'être libéré, et promit en échange de mieux se comporter à l'avenir. Newton accepta sa promesse, mais ce n'était là que le début de ses ennuis avec ce marin indiscipliné.

Alors que le *Duke of Argyle* se préparait à quitter l'île Banane, Lees tenta de déserter en se cachant dans les terres. Newton finit par lui remettre la main dessus, une fois encore ivre et belliqueux, et il fut forcé d'acheter aux habitants du cru un gallon de fine pour parvenir à le mettre dans les fers et à l'emmener à bord. Quand, plusieurs jours plus tard, un groupe de marchands africains monta à bord du navire, Lees reconnut parmi eux un individu qui avait contribué à sa capture. Il s'empara d'une massette appartenant au charpentier et la balança brutalement au visage de l'homme, le manquant de peu et éraflant sa poitrine. Newton dut donner à la victime un chapeau en dentelle en guise d'excuse. Il menotta Lees et l'enchaîna une nouvelle fois au pont, puis, pour faire bonne mesure, fit de même avec ses camarades insolents et judicieusement nommés Tom Creed et Tom True[18]. Newton finit par échanger ces trois hommes ainsi qu'un autre mutin, Owen Cavanagh, contre quatre marins du HMS *Surprize.*

L'achat des esclaves débuta peu après. Comme la Côte-au-vent ne disposait pas de forteresse capable d'accueillir un grand nombre d'esclaves en attendant l'arrivée des navires négriers, Newton se servit de son propre navire comme « *factory* », invitant les marchands noirs à son bord tandis qu'il dépêchait son canot et sa chaloupe à terre pour en ramener la « cargaison ». Il comprit vite que sa tâche n'allait pas être facile. Le 23 octobre, il rencontra le capitaine Duncan, du *Cornwall*, qui, bien qu'il fût depuis six mois sur la côte, n'avait réussi à rassembler que cinquante esclaves.

Le remue-ménage de la traite commença, tandis que les pirogues et les canots faisaient des allers-retours sans fin entre le *Duke of Argyle* et la terre. Depuis la rive, les marchands allumaient de grands feux la nuit pour indiquer leur désir de monter à bord. Newton reçut des dignitaires, comme le roi de Charra ou le prince William Ansah Setarakoo, qui revenait à la Côte-de-l'Or après un voyage en Angleterre, et qui passa une soirée entière avec le capitaine, lequel écrit : « Tout était pour le mieux. J'avais beaucoup de bon sens et j'étais très courtois, même si je ne rencontrais que rarement des individus de notre couleur de peau dans les parages. » La plupart des marchands avaient anglicisé leur nom, comme Samuel Skinner, « Yellow Will » et, le plus important de tous, le mulâtre Henry Tucker, qui fut reçu en grande pompe quand il passa des nuits à bord du navire et à qui l'on donna de grandes quantités de « barres de fer » – une monnaie d'échange très souvent utilisée dans la traite – en contrepartie de la promesse d'un futur approvisionnement en esclaves. En une occasion, alors qu'il venait de lui confier une grande partie de sa cargaison d'origine, Newton se plaint : « Je ne peux pas à proprement parler dire que je lui prête de l'argent, puisque je lui suis bien plutôt extrêmement reconnaissant de l'accepter. » Newton pensait que le grand avantage de faire des affaires avec Tucker, c'est que, contrairement aux autres, celui-ci était honnête. Il écrit : « Je crois qu'à part lui, ce sont tous des scélérats de la pire espèce. » Le capitaine était tout à

fait conscient de dépendre de ces hommes et d'être contraint de leur faire plaisir, et il détestait profondément cela. Le 27 mars, il observe : « La lenteur de nos acquisitions et le grand avancement de la saison me mettent dans l'obligation de courtiser des hommes dont je méprise et déteste le comportement. » Il savait que plus le séjour le long des côtes était long et plus le taux de mortalité augmentait, si bien qu'il était terriblement frustré quand il se voyait dans l'obligation de « faire des affaires, pour peu que j'en fasse, en respectant les usages et les habitudes des marchands de la côte qui, eux, sont bien rarement pressés ». Et il ajoutait : « Patience ! »

Le commerce lui-même souffrait de cette tension. Les affaires se déroulaient en effet dans ce que Newton appelait « une paix qui ressemblait fort à la guerre » : « Nous commerçons armés ; et, eux, ils portent de longs couteaux. » Les déprédations précédentes avaient mis les marchands africains sur leurs gardes, et les représailles comme les fraudes étaient courantes dans les deux camps. Il fut sans aucun doute surpris quand, accusant un marchand noir de faute professionnelle, il s'entendit répondre sur un ton indigné : « Eh quoi ! Vous me prenez pour un Blanc [19] ? »

Newton commença donc à acheter sa cargaison et, au début, il sélectionnait les esclaves avec soin, ainsi que lui avait demandé Manesty. On lui présenta sept personnes de l'île de Bunce, mais il n'en prit que trois. On lui offrit une femme esclave « que je refusai car elle avait une trop ample poitrine ». Il refusa bientôt « deux autres femmes aux poitrines tombantes » et quatre esclaves qu'il trouvait trop âgés. Mais il prit bientôt toute la mesure de ce que lui avait raconté le capitaine Duncan : le commerce était mené lentement, et les prix étaient élevés. Pas un navire négrier ne mouillait depuis la Sierra Leone jusqu'à Mana, plus au sud, « car le pays entier était embrasé par la guerre ». En fin de compte, la guerre produirait des esclaves, mais pas à ce moment-là. Newton fut par conséquent contraint d'acheter ce qu'il considérait comme des esclaves d'une « qualité » inférieure. Le 7 janvier 1751, il acheta une femme, « bien

qu'elle possédât une fort méchante bouche ». Il se mit, malgré tous ses scrupules, à acheter davantage d'enfants. Dans son journal, Newton a écrit peu de choses à propos de la manière dont ces personnes se sont retrouvées esclaves mais, bien plus tard, il observa que certains de ces captifs étaient des prisonniers de guerre, d'autres des condamnés, d'autres encore étaient nés esclaves, et d'autres enfin s'étaient tout simplement fait kidnapper. Il était convaincu que la grande majorité d'entre eux provenaient de loin dans l'intérieur des terres de la Côte-au-vent. Peut-être parce que leurs corps portaient déjà les marques d'un pénible voyage.

Début mars, une sinistre opportunité se présenta. On lui proposa d'acheter d'un coup un nombre impressionnant d'esclaves de premier choix. Il soupçonna immédiatement – et avec raison – qu'il s'agissait là des esclaves qui s'étaient récemment soulevés sur un négrier français, en avaient pris le contrôle, avaient tué le capitaine et les membres de l'équipage avant de s'enfuir. Tout cela pour être capturés un peu plus loin par les marchands côtiers. Désirait-il prendre ces rebelles violents à bord de son propre navire ? Capitaliserait-il sur les malheurs d'un autre capitaine de navire négrier ? Oui, deux fois oui. Il acheta deux grands lots, dont faisaient partie « les meneurs qui avaient pris le navire ». Il était « désolé de penser qu'il devait ces esclaves aux malheurs d'un autre. Ces esclaves appartenaient aux Français ». Toujours est-il qu'il était « obligé de dissimuler pour le moment et de ne rien dire », ou sinon, il « nuirait à ses propres affaires sans qu'il en ressorte aucun bien pour les victimes ». Il décida d'acheter autant de ces esclaves que possible. À son grand soulagement, Newton apprit plus tard de la bouche de Henry Tucker que le capitaine français était encore en vie ; Tucker l'avait racheté à des ravisseurs locaux. Mais rien n'enlevait le fait que six membres de l'équipage français avaient été assassinés, et trois autres jetés par-dessus bord. Newton allait d'ailleurs bientôt faire l'expérience personnelle d'une insurrection sur son navire qui serait presque victorieuse.

Le travail de surveillance du nombre croissant d'esclaves à bord du navire devint plus important que jamais, de même que les tâches tout aussi primordiales et quotidiennes telles qu'acheter et stocker des provisions, nourrir les esclaves et nettoyer leurs quartiers. Au tout début de son « marché », le 18 décembre, Newton écrit : « Étant donné que j'ai maintenant 12 hommes esclaves à bord [sur 36], je vais dès aujourd'hui leur mettre les fers et établir des sentinelles. » Les esclaves étaient amenés à bord comme des « ennemis », car le capitaine et son équipage partaient du principe qu'ils feraient tout leur possible pour échapper à leurs liens et recouvrer leur liberté. Les hommes esclaves étaient par conséquent enchaînés de la manière habituelle, deux par deux, et des gardes armés arpentaient régulièrement les ponts. Newton mit également en place des tirs réguliers d'armes légères, généralement pendant les repas, quand tout le monde était sur le pont principal, dans le but explicite d'intimider les esclaves et d'instiller la terreur dans leur cœur et leur esprit. Les pistolets étaient ensuite nettoyés et rechargés, prêts à être utilisés pour le prochain tir prévu, ou pire, avant. Les filets destinés à empêcher les évasions furent réparés, le *barricado* fut hérissé de pointes, et les quartiers des esclaves étaient sujets à des fouilles régulières dans la quête d'armes éventuelles. Le soir du 6 mai, écrit le capitaine, « mes hommes trouvèrent deux couteaux ainsi qu'un sac de petites pierres dans le quartier des hommes ». Les hommes asservis semblaient maussades (« *sullen* »), pleins d'une rage muette, et beaucoup restèrent dans cet état pendant l'intégralité du voyage. Tout du long de ces « jours torrides et de ces nuits humides et brumeuses », la tension fut à couper au couteau[20].

Newton emprisonnait les esclaves sur le pont inférieur, où ils respiraient un « air chaud et corrompu » à la limite du supportable. La nuit, les esclaves avaient bien du mal à se frayer un chemin à travers la foule pour gagner les « nécessaires baquets » dans lesquels ils se soulageaient, et des combats furieux éclataient entre les hommes attachés ensemble, ou entre les esclaves

qui se marchaient dessus. Les baquets furent renversés, et cette situation déjà atroce n'en devint que plus abominable. Pendant ce temps, les corps des esclaves étaient mis à vif par le frottement des chaînes ainsi que par leur mouvement sur les dures planches de bois du pont inférieur, mouvement qui résultait du ballottement incessant du navire. Certains matins, quand il faisait beau et que l'on faisait monter les esclaves sur le pont principal pour les « aérer », les nourrir et les faire « danser », Newton et son équipage découvraient un homme enchaîné à un cadavre. Le mort était alors balancé par-dessus bord, tandis que le survivant était entravé par une chaîne passée au travers de ces fers et attachée aux anneaux fixés à intervalles réguliers sur le pont. On servait alors deux repas par jour, composés d'un mélange de fèves, de pois, de riz et d'un peu de viande salée[21].

Newton fit des réserves de vivres en vue du long séjour sur les côtes qui se profilait ainsi que pour le Passage du Milieu. Il recueillait l'eau de pluie dans des tonneaux pendant les orages et achetait de l'eau supplémentaire à chaque fois qu'il en avait l'occasion. Il acheta également une immense quantité de paniers de riz, surtout quand il comprit en avril qu'il serait bientôt en mesure de quitter les côtes. Il déplaça le fourneau sur le *midship*[22] afin de gagner de la place et surtout de nourrir plus facilement sa « cargaison » grandissante. Il ordonna à ses marins de nettoyer les quartiers des esclaves et de bien les récurer pour en ôter les excréments et la crasse. Puis, il enfuma le pont inférieur avec du « goudron, du tabac et du soufre » pour le désinfecter et en neutraliser la puanteur[23].

On découvrit sous peu qu'un autre ennemi habitait le navire : le *Duke of Argyle* grouillait de rats. Newton écrit : « Les rats ont causé de grands dommages aux voiles. Nous pouvons, je crois, parler d'invasion. » Il avait bien embarqué des chats à Liverpool, mais ils étaient tous morts, et il était impossible d'en acheter un sur les côtes, même en y mettant le prix. Newton attela ses hommes à la tâche et leur fit raccommoder les voiles, mais il se rendit rapidement compte que les rats les détruisaient plus vite que ses

marins ne parvenaient à les réparer. Les rats ajoutèrent leur touche personnelle à l'horreur de la vie du navire : « Nous en avons tant à bord qu'ils sont prêts à manger n'importe quoi. » Les créatures affamées grignotaient les cordages, et « n'hésitaient pas à nous mordre si elles nous trouvaient endormis ».

La gestion de son équipage indocile restait un défi permanent. Will Lapworth, l'un des marins militaires du HMS *Surprize* qu'il avait échangés contre ses quatre mutins, rentra par effraction dans sa cabine et y déroba un tonnelet de fine, si bien qu'il lui infligea un petit passage par les fers ainsi qu'une « douloureuse douzaine » de coups de chat-à-neuf-queues. Newton apprit également que son troisième second, John Hamilton, avait une expérience de la traite qui pouvait poser problème : « Il avait abattu un homme quelque part au sud de Cape Mount ». Or il venait précisément de l'envoyer en bateau dans la même région. Newton craignait une vengeance, pratique dont les autochtones étaient disait-on friands.

Le capitaine échangeait des informations sur les marins avec ses confrères de la côte. Ainsi eut-il des nouvelles désastreuses de son navire-jumeau[24], l'*Adlington*, qui appartenait également à Manesty : des Africains avaient réussi à prendre sa chaloupe sur le Rio Sestos, « tuant le second et un autre marin » au passage. Il s'entretint avec le capitaine Jasper du *Prince Henry* « pour voir s'il pouvait me fournir en main-d'œuvre », mais on lui proposa seulement d'engager un terrien sans aucune compétence, et pour un plein salaire, ce que naturellement il refusa. Il apprit que les capitaines Pemberton, Freeman et Wainwright avaient perdu leurs canots, volés par des marins déserteurs, et trouva « étrange, tout de même, que trois vaisseaux de suite aient eu à leur bord des équipages pirates ». Pas une seconde, il ne considéra la possibilité que cette coïncidence eût quelque chose à voir avec les conditions de vie et de travail des marins sur la côte.

Il existait un phénomène bien plus inquiétant que les actes de résistance des esclaves et des marins : la détérioration de leur santé. Les tropiques

africains étaient mortels pour les Européens qui s'y aventuraient, ce que tout le monde savait, et c'est la raison pour laquelle les marchands comme Manesty et les capitaines comme Newton engageaient des très grands équipages, à l'instar de celui du *Duke of Argyle*. Malgré le froid calcul des morts prématurées que Manesty et Newton avaient fait en préparant le voyage, les ravages de la maladie restaient une source d'inquiétude continuelle pour le capitaine, ainsi que Newton lui-même le souligna quelques années plus tard. Lors de la plupart des voyages, le nombre de marins et leurs forces physiques déclinaient à mesure que les dangers de la traite – c'est-à-dire le nombre d'esclaves embarqués – augmentaient.

On commença à dénombrer des morts parmi les membres de l'équipage à partir du 10 décembre, peu après que le *Duke of Argyle* a atteint la côte. Edward Lawson mourut d'une fièvre et fut enterré le plus rapidement possible, car la vue et l'odeur de son cadavre « étaient extrêmement déplaisantes ». Un mois plus tard, des marins qui revenaient d'un voyage en bateau au cours duquel ils avaient acheté du riz, de l'ivoire, du bois de cœur et onze esclaves, remontèrent à bord du navire en piteux état. L'un d'entre eux avait déjà péri et avait été enterré à terre, et quatre autres étaient si malades que c'est l'une des femmes qu'ils avaient achetées qui avait dû ramer pour les ramener au navire. Un autre mourut bientôt d'une « fièvre nerveuse », tandis que de plus en plus de marins – dont le chirurgien – et d'esclaves tombaient malades. Newton s'assura rapidement les services d'un médecin d'un *guineaman* voisin, qui vint à bord et fit ce qu'il put, c'est-à-dire rien. Son second, John Bridson, mourut bientôt de ce qui fut pour Newton « la plus violente fièvre qu[']il] ai[t] jamais vue ». Les quelques membres de l'équipage encore en bonne santé faisaient ce qu'ils pouvaient pour enterrer les cadavres.

Les esclaves, eux, furent touchés un mois plus tard. Le premier s'éteignit le 9 janvier. Il s'agissait selon Newton d'« une excellente esclave, la n° 11 », et elle était tombée dans « ce trouble léthargique dont ils

guérissent si rarement ». (Les membres de l'équipage qui mouraient étaient appelés par leur nom, et enterrés, tandis que les esclaves décédés étaient appelés par le numéro qui leur avait été assigné lorsqu'ils étaient montés à bord, et balancés aux requins à l'affût.) Par crainte d'une épidémie, Newton donna l'ordre à ses matelots de racler les quartiers, d'enfumer le navire pendant deux heures et de rincer les ponts au vinaigre. Mais la mort, indifférente, continuait son ouvrage sur le pont inférieur : deux « hommes », le « n° 6 » et le « n° 33 », ainsi qu'un jeune garçon, le « n° 27 », moururent de « dysenterie » (« *flux* ») contre laquelle les « médicaments n'avaient absolument rien pu faire ». Alors que le séjour le long des côtes se prolongeait et que la saison des pluies menaçait, douze autres esclaves tombèrent malades. Les numéros 100, 79 et 92 moururent. Le dernier malade était une petite fille que Newton envoya à terre à un marchand noir, non pour la soigner, mais pour « libérer le navire d'une nuisance ». Il semble qu'elle souffrait un peu trop bruyamment au goût du capitaine. Le *Duke of Argyle* avait alors « l'apparence mélancolique d'un navire maladif », et, bientôt, les choses allèrent si mal que Newton se vit obligé d'annuler tous les services religieux. La situation finit par se stabiliser au début du mois de mai. Newton écrit : « Je crois que mes achats pour ce voyage sont terminés. » Dix jours plus tard, il levait l'ancre pour faire voile vers Antigua, soulagé à l'idée que la partie la plus dangereuse de son voyage était derrière lui.

Peu après avoir quitté les côtes africaines, Newton regretta amèrement d'avoir acheté les esclaves qui s'étaient soulevés à bord du négrier français. Le 26 mai au soir, un jeune homme qui avait jusqu'ici passé « tout le voyage sans être dans les fers, tout d'abord en raison d'un méchant ulcère, puis de son comportement apparemment docile », fit passer à travers la grille un long épissoir[25] dont les hommes se servirent pour se libérer de leurs entraves. Le tout rapidement et surtout sans un bruit, l'épissoir ayant l'avantage d'être un instrument « fort silencieux » et ce, jusqu'à ce qu'« à

peu près vingt d'entre eux aient brisé leurs fers ». Le complot fut découvert relativement vite. En effet, Newton relate qu'un marin avait aperçu le jeune homme passer l'outil – même si le fait que cette information ait été tue pendant plus d'une heure reste un mystère. Newton parvint à remettre immédiatement les rebelles aux fers. Le lendemain, il « punit six des meneurs de l'insurrection », mais il ne dit pas comment. Il y a de fortes chances que cette punition ait impliqué l'usage d'un chat-à-neuf-queues et de poucettes. Il chargea également le charpentier de réparer la paroi arrière du pont inférieur que les rebelles avaient endommagée.

Newton considérait que seule une « faveur de la Providence » avait permis à son équipage et à lui-même de survivre à l'insurrection. « Leur complot était extrêmement bien ficelé, juge-t-il, et pour peu qu'ils soient restés seuls une heure de plus, il ne fait aucun doute qu'ils nous auraient créé beaucoup d'ennuis. » Il se sentait de même chanceux concernant le *timing* : « J'ai également des raisons de rendre grâce du fait qu'ils n'aient rien tenté sur la côte, alors que j'avais souvent 7 ou 8 de mes meilleurs hommes hors du bateau, et le reste de l'équipage fort occupé. » Il était aussi conscient que la résistance n'avait pas été brisée. Les esclaves « semblaient toujours aussi sombres et dévorés par une rage intérieure, et nourrissaient très certainement de funestes desseins qu'ils exécuteraient dès qu'ils en auraient l'occasion ». Il espérait que les punitions publiques (quelles qu'elles fussent) et les tirs réguliers des armes à feu leur permettraient, à lui et à son équipage, « avec l'aide du Seigneur », « de suffisamment les intimider pour l'heure ». L'ordre du jour était apparemment à la mise en garde (« *in terrorem* »).

Quelques semaines plus tard, Newton eut un nouveau sujet de crainte. Certains des hommes esclaves « avaient trouvé le moyen d'empoisonner l'eau des charniers[26] sur le pont ». Ils avaient réussi à faire tomber l'un de leurs « fétiches » ou de leurs « talismans » dans le tonneau d'eau douce, et ils y avaient très certainement associé une malédiction qui, selon Newton,

devait « tuer tous ceux qui boiraient de cette eau ». Toutefois, il se remit assez vite de sa crainte, au point même de railler ces superstitieux païens : « S'il plaît à Dieu qu'aucune de leurs tentatives ne soit plus dangereuse que celle consistant à nous ensorceler pour nous tuer, alors ils ne nous feront pas grand mal, même si cela jette une lumière crue sur la nature de leurs intentions. »

D'autres marins et d'autres esclaves moururent mais, en fin de compte, le *Duke of Argyle* parvint à accomplir le Passage du Milieu et atteignit le port d'Antigua le 3 juillet 1751. Dans son journal, Newton ne pipe mot de la vente des 156 individus asservis arrivés vivants dans les Caraïbes. D'une manière très professionnelle, il se contente de noter qu'il avait embarqué une nouvelle cargaison et qu'il avait commencé son voyage vers Liverpool « très chargé ». Sur le chemin du retour, il eut à déplorer la mort de son ami le Dr. Robert Arthur et connut un ouragan qui obligea les marins à s'activer à la pompe pour garder le navire à flot. Il toucha le port de Liverpool le 7 octobre 1751. Son journal se termine sur ces mots : « *Soli Deo Gloria*[27]. »

Que ce soit pour le propriétaire ou pour le capitaine, ce voyage se solda par un échec : Newton avait perdu quasiment un quart des membres de son équipage (sur 30, 7 étaient morts) et à peu près 1 esclave sur 6 (28 sur 164). Ce dernier chiffre aurait sans aucun doute été bien plus grand si Newton avait suivi les instructions de Manesty et embarqué 250 esclaves. Le but principal d'un négrier, expliquera plus tard Newton, est d'« être plein ». Or le *Duke of Argyle* était loin de l'être, et la différence entre la cargaison désirée et la cargaison réelle suffisait à rendre ce voyage non rentable pour Manesty. La carrière de Newton en tant que capitaine de navire négrier avait bien mal débuté[28].

Deuxième voyage, 1752-1753

La première fois que John Newton posa les yeux sur l'*African*, son nouveau vaisseau, il était encore « sur les bâtons », c'est-à-dire en train d'être construit sur le chantier naval de Fisher à Liverpool. Durant les festivités qui accompagnèrent le lancement du navire, il s'abstint de tout excès car il pensait que la situation exigeait dorénavant un état d'esprit plus sérieux. En effet, entre son premier et son deuxième voyage, la vie de Newton avait pris un tour profondément religieux, et, pour trois raisons, il s'était mis à tenir un journal spirituel : il désirait « s'imprégner le plus profondément possible de ses folies et de ses péchés passés », « élargir son esprit » et, enfin, « remplir son cœur d'une paix parfaite et d'un sentiment de charité envers toute l'humanité ». Craignant de récidiver dans ses mauvais penchants, il fit le vœu de prier deux fois par jour, d'étudier la Bible, de respecter absolument le jour du Seigneur, d'être un exemple pour les autres, et d'être un « bon soldat sous la bannière de Jésus-Christ ». Conscient d'avoir lamentablement échoué lors de son voyage précédent, et craignant la « ruine », il priait sincèrement pour le succès du voyage [29].

L'*African* quitta Liverpool le 30 juin 1752. Comme le *Duke of Argyle*, il s'agissait d'un senau doté d'une modeste capacité de transport, c'est-à-dire d'une centaine de tonneaux. Malgré le voyage ruineux de Newton, les affaires de Manesty prospéraient. Une nouvelle fois, le propriétaire du navire demanda au capitaine d'embarquer 250 esclaves sur la Côte-au-vent (la Sierra Leone, le Rio Nuñez, le cap Mesurado et le cap Pal) et de les emmener, cette fois, à Saint-Kitts. L'équipage était un peu plus petit (vingt-sept hommes), mais la division du travail restait la même. Seuls deux

membres de son équipage précédent rempilèrent, l'intendant Joseph Fellowes et l'apprenti Robert Cropper[30].

Hormis un violent orage qui secoua l'*African* le 11 novembre, et au cours duquel quelques marins furent frappés par la foudre, le voyage aller fut calme et sans incident. Apparemment, Newton accorda davantage d'attention à son étude de la Bible, du latin, du français, des lettres classiques et des mathématiques qu'aux affaires courantes du navire, ce qui s'avéra par la suite une erreur. Il tenait régulièrement son journal spirituel et organisait soigneusement ses activités quotidiennes entre temps de repos, exercices et études religieuses. Il pensait que la vie en mer était bonne pour qui avait un « esprit éveillé », et plus particulièrement si l'on était capable de « contenir les graves irrégularités des autres ». Le 13 août, un jeudi, il écrivit qu'ils étaient bien arrivés à la Sierra Leone, « tout le monde en bonne santé, n'ayant pas connu le moindre accident ni presque le moindre problème pendant le passage ». Son vaisseau était alors pour lui un « paisible royaume »[31].

Bientôt, Newton consacra une bonne partie de son énergie à « contenir les graves irrégularités » de ses marins ; autrement dit, il voulait réformer leur caractère et sauver leur âme. Il voulait s'attaquer à « l'ignorance, à l'absence de réflexion et, bien souvent, à l'endurcissement de la plupart des marins », ainsi qu'à leur caractère insensible, débauché et blasphématoire. Leur âme courait de nombreux dangers, tout particulièrement pendant les voyages africains. Il remarque que les « aventures prospères » comme le commerce des esclaves étaient généralement aussi coûteuses en vies qu'en âmes. Il décida de rendre la prière obligatoire deux fois par dimanche et d'exiger une observance rigoureuse de ce jour saint. Il semblerait toutefois que ses marins n'aient pas accueilli son ministère de bonne grâce, dans la mesure où rien dans les écrits du dévot capitaine ne suggère qu'il soit parvenu d'une manière ou d'une autre à les réformer[32].

En réalité, non seulement les « graves irrégularités » continuèrent, mais elles s'aggravèrent. Pendant que le capitaine se concentrait sur ses exercices spirituels, plusieurs de ses marins fomentaient une mutinerie. Au temps pour la camaraderie chrétienne. Le 15 novembre, le marin William Cooney informa le capitaine que Richard Swain avait essayé de lui faire signer une pétition séditieuse, dans laquelle chaque marin jurait fidélité aux autres et s'engageait à garder le secret de leur action subversive, qui consistait en l'occurrence à s'emparer du navire et embrasser la piraterie. Newton était stupéfait : « Je me croyais tout à fait protégé de ce genre de dangers, dans la mesure où tout le monde s'était bien comporté au cours du voyage, et que je ne me souvenais pas d'avoir entendu la moindre plainte ou doléance. » Avait-il été trop indifférent, trop inattentif aux murmures qui bruissaient dans l'équipage ? En tout cas, il se retrouva soudain dans une « situation épineuse ». À partir de ce moment-là, Newton et les membres de l'équipage qui lui étaient restés loyaux durent être en permanence « sur leurs gardes, que ce soit vis-à-vis des esclaves ou des gentilshommes qui avaient signé la pétition ». « Le pire, explique Newton, c'est que j'étais incapable de savoir qui appartenait ou non au complot[33]. »

Un second informateur, le marin John Sadler, lui confia que, pendant qu'ils travaillaient à bord d'un bateau à Shebar Entrance, il avait entendu de loin quelques marins, dont Swain et John Forrester, parler du complot. L'un d'entre eux avait affirmé « qu'il fallait bien que quelqu'un payât, et un autre avait soutenu qu'il était sûr que toute la compagnie du navire le soutiendrait s'il faisait passer le mot ». Une autre fois, Sadler avait entendu Forrester affirmer sans ambages qu'« il allait crever le médecin, Mr. Welsh, ou, en tout cas, sérieusement l'amocher ». Sadler conclut son mouchardage sur une preuve décisive : quelques jours plus tôt, alors qu'il était sur le canot, « Swain avait entrepris de convaincre tous les marins à bord de se joindre à lui ».

Newton pensait avoir été sauvé par la maladie : « J'ai des raisons de croire que la maladie qui se propage à bord depuis trois jours [soit depuis le 12 novembre] a permis d'empêcher l'exécution imminente d'un noir dessein qui, de plus, me fut révélé grâce au retard inattendu d'un bateau. » Forrester et un autre marin impliqué dans le complot, Peter Mackdonald, tombèrent malades, ce qui retarda l'exécution du projet des conspirateurs, de la même manière que le retour tardif du canot de Swain laissa le temps à Cooney d'affranchir son capitaine. Dès que Swain remonta à bord, Newton le fit mettre aux doubles fers. Il fit de même avec Forrester dès que ce dernier eut guéri. Mackdonald, qui fut « pris de démence et de délires pendant toute sa maladie », les aurait rejoints s'il n'était mort entre-temps[34].

Newton hésitait quant à la manière de punir les mutins et de rétablir son autorité sur l'équipage. Il avait décidé de ne pas fouetter Swain et Forrester, peut-être parce qu'il craignait d'attiser la colère des mutins qu'il n'avait pas encore réussi à identifier. Il décida également de ne pas traiter les autres insurgés trop durement, mais il « ne croyait pas non plus avoir la liberté de passer cette affaire sous silence, au risque qu'on y voie une licence pour mener de telles entreprises ». Il entreprit alors de se débarrasser des meneurs. Il fit appel au capitaine Daniel Thomson de l'*Earl of Halifax*, un « navire grand et *net* » (ce qui signifie qu'il ne transportait pas d'esclaves), pour qu'il prenne à son bord Swain et Forrester et qu'il les livre au premier navire de guerre qu'il apercevrait. L'idée n'enthousiasmait pas Thomson, mais, en fin de compte, il se laissa convaincre par Newton[35].

Newton conclut qu'il fut sauvé par une « intervention visible de la divine Providence », et décida qu'il était de son devoir de « réfléchir à son salut ». Il remercia Dieu et lui accorda une prière particulière pour l'avoir préservé « du plus noir des maux ». Il s'en était fallu de peu que ce fût l'apocalypse, réalisa-t-il après avoir repris la situation en main. Une fois débarrassé de Swain et Forrester, il écrit : « Je suis très heureux de ne plus les avoir à bord car, même si je dois admettre qu'ils sont restés tranquilles

au cours de leur détention, je ne peux pas me permettre d'être tout le temps sur le qui-vive : en effet, cette marque de division entre nous ne peut qu'encourager les esclaves à se rebeller, et, pour ce que j'en sais, ils se seraient sans doute joints de bon cœur à la mutinerie ». Un « noir dessein » aurait conduit à un autre, ou, pire encore, à un dessein à la fois *noir* et *blanc*[36].

Peu de temps après le transbordement de Swain et Forrester, Newton découvrit que ses craintes étaient bel et bien justifiées. Il descendit lui-même sur le pont inférieur et « surprit deux d'entre eux [les esclaves] en train d'essayer de se défaire de leurs fers ». Il organisa aussitôt une fouille du quartier des hommes et l'interrogatoire de quelques « garçons » qui circulaient librement sur le navire. Chez les hommes, il trouva « quelques couteaux, des pierres, des balles de pistolet, etc., ainsi qu'un ciseau à froid ». Il entreprit alors une fouille systématique. Il soupçonnait certains garçons d'avoir passé des instruments aux hommes, si bien qu'il les mit aux fers et commença à les torturer « pour les pousser à se confesser complètement ». Il leur mit les poucettes et pressa « doucement ». Il réussit ainsi à identifier huit hommes au cœur de la conspiration de même que quatre garçons qui leur avaient passé en douce des « instruments ». Le lendemain, il « interrogea » les hommes, sans doute avec des poucettes, et, pour le coup, très certainement sans aucune « douceur ». Il en punit six, probablement avec le chat-à-neuf-queues, et « en mit quatre dans des colliers de fer », des appareils qui rendaient difficile de se mouvoir et impossible de se reposer. Avec son équipage de seulement vingt hommes, dont plusieurs n'étaient que des jeunes apprentis, il craignait d'être impuissant à garder une cargaison de plus en plus grande d'esclaves, qui comprenaient beaucoup d'hommes, si bien qu'il décida d'envoyer les meneurs de la révolte suivre leurs homologues blancs à bord de l'*Earl of Halifax.*

Une fois encore, la « divine Providence » avait intercédé en sa faveur, et Newton lui rendit grâce dans une prière qu'il recopia dans son journal spirituel :

> Ô mon âme prie le Seigneur, Toi qui es mon sauveur à jamais miséricordieux. Seigneur, Tu accordes la grâce, mais il me reste à être sensible à Ton infinie miséricorde et au fait que je ne me tiens qu'en Toi : et, étant donné que ces accidents sont si fréquents et si soudains, et que je n'ai d'autres raisons que ma longue expérience de la faveur que Tu m'as jusque-là accordé d'imaginer que je bénéficierai d'une exemption continuelle de leurs conséquences, permets-moi, mon Dieu, d'être toujours prêt. Et si, en temps utile, Tu juges nécessaire en me faisant mourir de me rappeler à Toi sans que je sois conscient de l'imminence de ma rédemption, Fais que ce soit en faisant mon devoir, et que je ne sois point trop déconcerté, mais que Ta grâce me donne la force d'embrasser par la foi la médiation de mon Rédempteur, la force de confier mon esprit entre Ses mains miséricordieuses, et de passer immédiatement de la mort à la vie éternelle. Amen.

Sa prière prenait acte de l'omniprésence de la mort dans la traite. Il ne demandait pas à Dieu de changer cet état de fait, car c'était dans la nature de ce commerce : il lui demandait seulement de l'aider à être prêt à affronter la mort. Voilà donc à quoi ressemblaient les exercices spirituels de Newton à la suite de l'insurrection avortée des esclaves.

À la fin de l'année, Newton avait réussi à rétablir l'ordre à bord et avait regagné confiance dans son commandement. Le 31 décembre, il exprima sa gratitude dans son journal spirituel pour sa bonne santé et son « esprit joyeux ». Se penchant sur son passé le jour de l'an, il se remémora ses innombrables offenses à Dieu, trop nombreuses pour être rapportées, et ses

bénédictions – sa santé, ses amis, la confiance de ses employeurs et sa femme. Puis, il entreprit le récit de son salut. Il avait « été particulièrement préservé du mal invisible par la découverte opportune du complot que fomentaient [s]es marins, puis, juste après, de celui des esclaves ». Il ne désirait pas seulement consigner ce récit, il désirait le « graver au plus profond de son cœur ». Ainsi : « je serai toujours prêt à exprimer ma gratitude en des temps plus paisibles, et capable de conserver mes esprits et ma confiance quand de nouveaux dangers me menaceront ». Il avait « l'esprit tranquille et satisfait », mais il savait que cela n'allait pas durer longtemps. Les dangers qui l'entouraient étaient trop grands[37].

L'après-midi du 31 janvier, William Cooney, celui qui avait dénoncé les marins mutins, « entraîna une esclave dans le gaillard d'arrière et la prit brutalement devant tous les officiers ». La femme qui s'était fait violer, que nous ne connaissons que par son numéro, le 83, était enceinte. Newton mit Cooney aux fers, notant dans son journal : « J'espère que c'est la première affaire de la sorte à bord de ce navire, et je suis bien déterminé à les faire se tenir tranquilles dans la mesure du possible. » Ce qu'il entend par « les faire se tenir tranquilles » [« *to keep them quiet* »] n'est pas très clair. Voulait-il dire qu'il voulait que ces « affaires » soient plus discrètes ? Ou bien qu'il voulait que les marins prédateurs se tiennent tranquilles ? Ou encore qu'il anticipait une protestation bruyante de la part des esclaves une fois le pot aux roses découvert, et qu'il prévoyait de les mater ? La conclusion de Newton suggère qu'il se faisait avant tout du souci pour sa propriété : « Si quoi que ce soit arrive à cette femme, la responsabilité lui en incombera, car elle était grosse. »

Peu après, Newton fit un rêve étrange et troublant : un scorpion le piquait, puis un étranger lui donnait de l'« huile » pour soulager sa douleur. L'inconnu lui confiait que son rêve « annonçait un événement qui allait bientôt se produire », mais que Newton ne devait pas avoir peur, car il ne souffrirait pas. Que signifiait ce rêve ? qui était ce scorpion ? que

représentait la piqûre ? et qui était donc cet aimable guérisseur ? S'agissait-il des marins, de la mutinerie et de l'informateur William Cooney ? Ou bien plutôt des esclaves, des plans de révolte et des garçons qui avaient lâché le morceau ? Newton décida finalement que la piqûre représentait celle d'un riche marchand d'esclaves noir appelé Bryan qui l'avait accusé de « coucher avec l'une de ses femmes quand il était à terre ». Il eut alors peur de revenir à terre pour y faire des affaires, de crainte de se retrouver « au milieu d'une bande de mercenaires enragés, qui avaient toujours du poison sous la main quand ils n'osaient pas utiliser des méthodes de vengeance plus directes ». Le capitaine s'empressa alors d'établir une déclaration sur l'honneur de son innocence qu'il signa en présence d'un autre capitaine, de son second et de son chirurgien avant de l'envoyer au marchand de la côte. Puis il vendit sa chaloupe, acheta avec la somme gagnée quatre tonneaux de riz, et quitta enfin les côtes africaines.

Newton avait séjourné huit mois et demi sur les côtes afin de rassembler sa cargaison humaine. Une nouvelle fois, son navire avait été touché par la maladie, même s'il se montrait moins assidu que lors de son premier voyage lorsqu'il s'agissait d'enregistrer les décès. Peut-être s'y habituait-il, ou peut-être ne voulait-il simplement pas laisser de trace écrite du taux de mortalité, de peur que son employeur s'y intéressât de trop près. Quoi qu'il en soit, il pensait cette fois avoir fait de meilleures affaires que la majorité des autres capitaines des environs, et s'estimait de plus en plus chanceux au fur et à mesure que la santé et l'humeur des captifs s'amélioraient. Après avoir passé des mois « dans un état d'alerte permanent face à leurs tentatives désespérées mais régulières de se soulever », et conscient que, « même quand ils semblaient très calmes, ils étaient à l'affût de la moindre occasion », Newton remarqua que, tout de même, leurs dispositions, et même leur « caractère », semblaient au fil du temps se transformer. Ils commencèrent à se comporter davantage « comme les enfants d'une famille que comme des esclaves dans les fers et dans les chaînes, et ils étaient

vraiment en tout point plus obéissants, plus serviables et plus prévenants que nos Blancs ». Newton en était fort aise, mais pas au point de changer quoi que ce soit à sa routine vigilante. Lui et son équipage continuaient à les garder « ainsi que le suggèrent la coutume et la prudence », et de citer la Bible pour mettre l'accent sur sa propre vulnérabilité : « Si l'Éternel ne garde la ville, celui qui la garde veille en vain[38]. » D'après lui, ceci était vrai de n'importe quel navire, « et d'une manière encore plus visible à bord d'un *guineaman* ».

Quand l'*African* s'approcha de Saint-Kitts, Newton donna l'ordre à ses marins de préparer ses marchandises humaines pour la vente : ils « rasèrent le front des esclaves ». Il avait peur que la vente ne soit pas très bonne et craignait d'être obligé d'opérer un autre voyage, peut-être vers la Jamaïque ou vers la Virginie. Revenant sur son long séjour le long des côtes et son Passage du Milieu plus long que la normale, il écrit le 3 juin : « Cela fait si longtemps que nos esclaves sont à bord qu'ils n'ont plus une once de patience, et je suis certain qu'ils mourraient comme des mouches si nous devions faire un autre voyage. » Il se trouva qu'il s'était inquiété pour rien, puisqu'il vendit l'intégralité de sa cargaison à Saint-Kitts, soit 167 hommes, femmes et enfants. Après un voyage retour ordinaire, il toucha Liverpool le 29 août 1753.

Une fois encore, Newton n'avait pas été à la hauteur des espoirs que son propriétaire avait placés en lui, même s'il s'en était mieux sorti que lors de son précédent voyage. Il avait embarqué seulement 207 esclaves, contre les 250 qu'il était supposé prendre à bord, et son taux de mortalité fut au final supérieur à celui de son premier voyage : il avait perdu 40 esclaves, soit 19,3 % du total. Du côté des marins, c'était mieux : il ne déplorait qu'un seul décès sur un équipage de 27 hommes. Mais ce dernier point ne faisait pas gagner une livre à Manesty. En revanche, les quatre hommes qui avaient déserté et les trois dont Newton s'était débarrassé au début du voyage représentaient bien un gain financier : il ne leur devait aucun salaire.

Une nouvelle fois, Newton se plaignit que le commerce des esclaves sur la Côte-au-vent « ne valait pas le coût ».

Troisième voyage, 1753-1754

Après une courte escale de seulement huit semaines, Newton reprit la mer le 23 octobre 1753, pour faire son troisième voyage en tant que capitaine de négrier. Mr. Manesty l'avait engagé pour faire exactement le même voyage, à savoir faire voile vers la Côte-au-vent puis vers Saint-Kitts. Cette fois-ci, Newton engagea davantage de marins, trente en tout, probablement parce qu'il se souvenait avec horreur des ravages de la maladie et des tentatives de soulèvement des esclaves. La division du travail était encore une fois sensiblement la même, à une exception. Newton engagea un ami, un vieux loup de mer nommé Job Lewis qui était dans une mauvaise passe et qui embarqua en tant que « *Volunteer and Captain's Commander* », soit comme « volontaire et commandant du capitaine ». Quatre membres de l'équipage précédent se réenrôlèrent : le second Alexander Welsh, le deuxième second James Billinge, et les apprentis Robert Cropper et Jonathan Ireland. Les deux premiers y avaient un intérêt financier, tandis que les deux autres n'avaient probablement pas le choix. Il est révélateur que pas un seul simple marin n'ait rempilé. Peut-être était-ce la faute des services religieux obligatoires[39].

Une fois encore, Newton s'imposa un programme ordonné et méthodique : il se levait tôt, marchait sur le pont, lisait deux ou trois chapitres de la Bible puis prenait son petit-déjeuner. Le dimanche matin, à onze heures, il officiait un service religieux pour l'équipage. À seize heures, il prenait le thé, s'attelait à une autre « étude des Saintes Écritures », puis faisait une nouvelle promenade. Entre ces diverses activités, il s'occupait de sa charge, même si ces divers écrits révèlent clairement qu'il perdait peu à

peu tout intérêt pour les affaires mondaines, et se concentrait de plus en plus sur sa nouvelle vocation. Dans le journal de ce voyage, il s'attarde davantage sur sa vie spirituelle et moins sur les transactions quotidiennes du navire. Quoi qu'il en soit, il restait optimiste quant à la réussite commerciale du voyage, et écrit au tout début de ce dernier : « nous sommes tous en bonne santé et le moral est bon », ajoutant qu'il avait bon espoir de faire un Passage rapide. Il atteignit les côtes africaines le 3 décembre 1753, après un trajet qui n'avait souffert d'aucun accident majeur, ni naturel ni d'origine humaine.

Plusieurs fois, Newton avait dû exercer son pouvoir disciplinaire sur l'équipage, mais jamais aussi violemment que lors de la quasi-mutinerie du voyage précédent. Le 21 décembre, il se retrouva dans une situation délicate avec le charpentier. Ce dernier, d'un côté, s'était conduit de manière rebelle, avait refusé d'obéir aux ordres des autres officiers quand Newton s'était absenté du navire, et s'était même extrêmement mal comporté avec le deuxième second. Mais, d'un autre côté, il n'avait pas encore fini de construire le *barricado*, une construction dont un navire négrier ne pouvait pas, loin de là, se passer. Newton lui donna deux douzaines de coups de fouet avec le chat-à-neuf-queues, et ajouta dans son journal : « Je ne pouvais pas me permettre de le mettre aux fers. » Deux jours plus tard, il note : « Charpentier au travail sur le *barricado.* » Un peu plus tard, alors qu'il séjournait sur la côte, Newton se retrouva face à un problème de désertion. Un membre de son équipage, un marin portugais nommé Manuel Antonio, prit la poudre d'escampette quand le bateau sur lequel il travaillait fit escale à Cachugo. Il avait prétendu être traité avec cruauté, mais tous les officiers jurèrent en chœur – peut-être mentaient-ils – qu'il « n'avait jamais été frappé par qui que ce soit ». Newton était certain qu'il avait déserté parce qu'il avait été vu en train de « voler des couteaux et du tabac sur le bateau »[40].

Peu après leur arrivée sur la côte, Newton apprit les nouvelles du cru : le *Racehorse* s'était fait « prendre », et trois membres de l'équipage du *Greyhound* s'étaient fait tuer à Kittam. Le commerce était poussif, et la « scélératesse » des marchands ne connaissait pas de limites. Newton se lassa vite « du bruit, de la chaleur, de la fumée et des affaires » de la traite. Il se disputa avec Job Lewis, dont les manières obscènes minaient son espoir d'exercer une influence chrétienne sur les membres de l'équipage. Il s'inquiétait apparemment d'un assaut qui pourrait provenir à la fois de l'intérieur et de l'extérieur du vaisseau si bien que, pour se protéger, il passa un accord pratique avec le capitaine Jackson, sans doute le même Jackson pour lequel il avait autrefois servi comme second. Il commença également à s'inquiéter pour « des sales histoires d'argent » – le voyage serait-il une nouvelle fois un échec ? Il écrit à sa femme Mary en essayant de se consoler : « Peut-être ne serons-nous point riches – mais peu importe : nous sommes riches d'Amour. » Ce genre de raisonnement avait peu de chances de convaincre Manesty[41].

Une fois de plus, Newton décida de faire contre mauvaise fortune bon cœur. Le 30 décembre, il acheta le *Racehorse*, sans doute aux Soussous qui l'avaient pris et probablement pillé. C'était un petit vaisseau de 45 tonneaux, mais sa coque possédait une doublure de cuivre toute neuve. Le navire lui coûta une somme modeste, 130 livres, et il proposa à son ami Job Lewis d'en prendre le commandement. Le navire avait besoin d'être réarmé, ce qui prit à peu près trois semaines. Le 21 février, Newton connut un sérieux revers : le capitaine Lewis mourut. Newton distribua ses vêtements entre ses différents officiers et promut son second Alexander Welsh capitaine. Il espérait bien que l'acquisition du *Racehorse* servirait les intérêts de Manesty, mais son plan était au fond égoïste : il envoya quelques-uns de ces marins sur le *Racehorse* et quitta lui-même très tôt la côte africaine, après seulement quatre mois et une maigre cargaison de quatre-vingt-sept esclaves. Ainsi abrégeait-il le séjour si dangereux le long

des côtes, limitait son taux de mortalité et laissait au *Racehorse* le soin de rassembler le reste des esclaves[42].

Le 8 avril 1754, le lendemain du jour où l'*African* avait quitté les côtes, Newton se mit à réfléchir aux nouvelles et aux informations qui circulaient entre les capitaines, ainsi qu'à sa propre situation : « Cette saison a été fatale à de nombreuses personnes sur les côtes. Je crois que je n'ai jamais entendu parler d'autant de morts, de disparitions ou de destructions en un an. Mais je suis resté en parfaite santé, et je n'ai eu à enterrer ni un Noir, ni un Blanc. » (Il considérait que Lewis était mort sur un autre navire et que, par conséquent, cela ne relevait pas de sa responsabilité.) Dix jours plus tard, alors qu'il venait de commencer le Passage du Milieu, il réalisa qu'il avait parlé un peu trop vite. Il tomba malade, saisi par une violente fièvre qui l'affaiblissait énormément. Ravagé par sa température et ses yeux douloureux, il pensait être à l'agonie. Il était terrifié à l'idée de périr « au beau milieu de cet océan impraticable, loin de tous [s]es amis » mais, malgré sa peur, il s'employa à se « préparer pour l'éternité ». Il pria et écrivit une lettre d'adieu à Mary.

En réalité, Newton n'avait pas contracté « l'espèce de fièvre la plus dangereuse », et n'avait pas connu la douleur et le délire dont il avait si souvent vu souffrir les marins et les esclaves. Il se languit pendant huit à dix jours et, un mois après la chute de la fièvre, il continua de se sentir « plutôt faible », y compris une fois que le navire eut touché Saint-Kitts, le 21 mai. Newton pensait que, si sa guérison avait pris aussi longtemps, c'était pour la bonne raison qu'il avait été trop généreux de son stock de nourriture et d'alcool « avec les marins malades, avant d'être moi-même touché par la fièvre ».

Après un voyage sans histoires depuis Saint-Kitts, le capitaine jeta l'ancre à Liverpool le 7 août 1754. Son troisième voyage avait été le plus rapide et, de bien des façons, le plus facile, mais il est en revanche impossible de savoir s'il fut économiquement rentable. Newton, en tout cas,

en doutait car, après avoir effectué trois voyages consécutifs à la profitabilité incertaine, il invoqua d'autres critères pour définir le succès de son entreprise. Il annonça en effet fièrement qu'il avait réussi « à accomplir un voyage africain sans aucun désastre ». Il fit le tour des églises de Liverpool pour rendre grâce de cette bénédiction, rappelant dès qu'il en avait l'occasion qu'il n'avait perdu ni marin ni esclave. « Cette bonne nouvelle fut remarquée et fort discutée en ville, car je crois bien que c'était la première fois que cela arrivait. » Évidemment, il considérait cette fortune comme un signe de la « divine Providence[43] ».

Newton – assailli par les doutes, ou bien fier, ou les deux en même temps – fut quoi qu'il en soit encore une fois engagé par Manesty et se vit confier le commandement d'un nouveau navire négrier, le *Bee*. Cela faisait à peine deux jours qu'il naviguait que sa vie et sa carrière prirent un tour aussi soudain qu'inattendu. Comme il l'écrivit plus tard : « Il a plu à Dieu de m'arrêter grâce à une maladie. » Il souffrit d'une attaque d'apoplexie, une « crise violente, qui [l]e menaça d'une mort immédiate, et [l]e laissa sans signe de vie à part la respiration pendant à peu près une heure ». Sur l'avis des médecins, il renonça à son poste de commandement et quitta définitivement l'univers du commerce des esclaves – pas de son propre fait, il convient de le signaler. Il finit par obtenir le poste de capitaine de patache[44] de Liverpool. Il s'écoulerait des années avant qu'il n'écrive un mot un peu critique au sujet du commerce des esclaves, et plus de trois décennies avant qu'il ne se prononce en faveur de son abolition.

« J’étais perdu, mais je suis retrouvé »

John Newton considérait sa carrière de capitaine de navire négrier comme une vocation inspirée par Dieu. Il en avait été « au final très satisfait, car c’était le rendez-vous que la Providence [lui] avait fixé ». Il lui arrivait toutefois de prier « qu’il plaise au Seigneur, quand le temps sera venu, de [lui] accorder une vocation plus humaine et, si cela était possible, de [l]e placer là où [il aurait] une chance de converser plus régulièrement avec Ses fidèles et où [il serait] libéré de ces longues séparations d’avec [s]on foyer qu[’il a] si souvent supportées ». Comme on peut le voir, l’inhumanité du travail sur un navire négrier n’était que l’une des trois raisons qui lui faisaient souhaiter une autre vocation. À David Jennings, depuis la côte de la Sierra Leone en août 1752, il écrit qu’il s’était autrefois « perdu », qu’il était alors un « apostat dépravé et malheureux », mais que maintenant, en tant que maître chrétien d’un navire négrier, il s’était « retrouvé ». Comme une parodie cruelle des paroles[45] d’« Amazing Grace », qu’il n’écrirait que vingt et un ans plus tard, en 1773[46].

Le christianisme de Newton joua un double rôle dans sa vie à bord du navire négrier. D’un côté, il fonctionnait comme un écran prophylactique qui l’empêchait de prendre conscience de l’inhumanité de ce qu’il faisait. Il pouvait par exemple s’asseoir dans sa cabine, y prier et jurer de se consacrer au « bien de toutes les créatures », et, l’instant d’après, donner des ordres destinés à garantir l’asservissement meurtrier de certaines d’entre elles. D’un autre côté, son christianisme, sans pour autant l’éliminer, imposa des limites à la cruauté si répandue à bord des navires négriers. Par exemple, il se chapitrait régulièrement afin de ne pas oublier son expérience

de marin violemment puni à bord du *Harwich*, ou d'esclave maltraité sur les îles Plantain. Ou encore, il s'exhorta à ne pas être cruel avec les marins qui avaient organisé une mutinerie lors de son deuxième voyage comme capitaine. Un soupçon de paternalisme chrétien colorait ses relations avec les marins, mais apparemment pas celles qu'il entretenait avec les esclaves. Et même si Newton fut probablement moins cruel que la plupart des capitaines de navire négrier du XVIII^e^ siècle, il n'en dut pas moins affronter des mutineries de la part de ses marins et des révoltes de celle de ses esclaves. Auxquelles il répondit avec des chaînes, des fouets et des poucettes – en un mot, par la terreur[47].

Alors que Newton s'asseyait dans la cabine du capitaine pour écrire à sa femme à la lueur de la bougie le 13 juillet 1753, il jeta un regard à sa vie passée, et plus particulièrement à l'époque où, en 1745, il avait été l'esclave d'un marchand des îles Plantain, rampant dans « un pitoyable état de maladie et de servitude ». Il avait accompli un bon bout de chemin au cours de ces huit courtes années. Il était maintenant marié, possédait quelques biens et avait une situation et, surtout, il était devenu un fier chrétien. Il expliquait : « Dieu m'avait tiré, je dois le dire, hors des terres d'Égypte. Il m'avait arraché à la maison de la servitude, à l'esclavage et à la famine sur quelque côte africaine pour m'amener à ma situation d'aujourd'hui. » Sa « situation », à ce moment précis, consistait à partager un petit monde de bois avec quatre-vingt-sept hommes, femmes et enfants qui, eux, étaient transportés de l'autre côté de l'Atlantique dans une servitude bien plus absolue que celle qu'il avait connue. Aveugle à ce parallèle, Newton s'était peut-être échappé d'Égypte, mais il travaillait depuis pour Pharaon[48].

---

1. John Newton, *Letters to a Wife, Written during Three Voyages to Africa, from 1750 to 1754*, New York, 1794 (Londres, 1793), p. 61-62.
2. N.d.T. : Composée en 1773, « Amazing Grace » est sans doute l'une des hymnes chrétiennes les plus célèbres au monde. Elle a été reprise, entre autres, par Louis

Armstrong, Sinéad O'Connor, Mariah Carey, Demis Roussos et Johnny Cash.

3. « Amazing Grace », in *The Works of the Reverend John Newton, Late Rector of the United Parishes of St. Mary Woolnoth and St. Mary Woolchurch-Haw, Lombard Street, London*, Édimbourg, Peter Brown & Thomas Nelson, 1828, p. 538-539 ; John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, Londres, 1788 ; témoignage de John Newton, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 12, 36, 60 et 118, et vol. 73, p. 139-151. Pour un récit de la vie de Newton comme pasteur, voir D. Bruce Hindmarsh, *John Newton and the English Evangelical Tradition : Between the Conversions of Wesley and Wilberforce*, Oxford, Clarendon Press, 1996. Pour l'histoire de sa célèbre hymne, voir Steve Turner, *« Amazing Grace » : The Story of America's Most Beloved Song*, New York, Ecco Press, 2002.
4. N.d.T. : Dans l'église anglicane, un « *divine* » est un théologien dont les écrits font autorité.
5. John Newton, *Journal of Slave Trader, 1750-1754*, éd. par Bernard Martin et Mark Spurrell, Londres, Epworth Press, 1962 ; John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.* ; John Newton Letter-book (« A Series of Letters from Mr.*** to Dr. J.*** [Dr. David Jennings] », 1750-1760, 920 MD 409, Liverpool Record Office ; John Newton, Diaries, 22 décembre 1751-5 juin 1756, General Manuscripts C0199, Seeley G. Mudd Manuscript Library, Princeton University ; Thomas Haweis, *An Authentic Narrative of Some Remarkable and Interesting Particulars in the Life of Mr. Newton, Communicated, in a Series of Letters to the Rev. Mr. Haweis, Rector of Aldwinkle, Northamptonshire*, Philadelphie, 1783 (Londres, 1764).
6. Les citations de ce passage sont tirées de Thomas Haweis, *An Authentic Narrative*, *op. cit.*, p. 14, 22, 29, 33, 36-37, 41, 43, 44, 47, 56, 57, 59, 74 et 76, ainsi que des autres sources indiquées pour ce paragraphe.
7. John Newton à David Jennings, 29 octobre 1755 ; Newton Letter-book, f. 70.
8. John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, *op. cit.*, p. 98.
9. N.d.T. : En français, Jonas, l'un des « petits prophètes » de la Bible. Ayant désobéi à Dieu, il connaît le châtiment divin sous la forme d'une tempête alors que son navire fait route pour Tarsis. Une fois le coupable découvert, les marins jettent Jonas à la mer, et les flots se calment aussitôt.
10. N.d.T. : Partie émergée de la coque, au dessus de la ligne de flottaison.
11. John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 21-22.
12. John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, *op. cit.*, p. 101. Trois ou quatre Africains et un membre de l'équipage trouvèrent la mort lors de l'insurrection. Voir le témoignage de John Newton, in *HCSP*, vol. 73, p. 144. Pour davantage d'informations sur ce voyage, voir *TSTD*, # 90350.
13. John Newton à David Jennings, 29 août 1752, Newton Letter-book, ff. 28-30. Les citations de ce passage sont tirées de John Newton, *Journal of Slave Trader*, *op. cit.*, p. 2, 9-10, 12-15, 17-22, 24-25, 28-34, 37-38, 40, 42-43, 48-50, 52, 54-56 et 59, ainsi que des autres sources indiquées pour chaque paragraphe.
14. *TSTD*, # 90350.
15. N.d.T. : Un affût ou affut est un bâti en bois ou en métal qui supporte le plus souvent un canon – ou une pièce lourde –, et qui en temps de guerre permet de déplacer et de diriger celui-ci le plus rapidement possible vers un objectif donné.

16. Pour un autre exemple de mise en place des pierriers au moment du repas, voir « Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbados, & c. » (1714-1723), Add. Ms. 39946, f. 10, BL.
17. N.d.T. : « *In terrorem* » signifie dans le droit britannique envoyer un avertissement légal pour contraindre un individu à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte donné avant de porter l'affaire devant les juges. En un mot, c'est une « mise en demeure », c'est-à-dire une menace de procès.
18. N.d.T. : Soit Tom Croyance et Tom Vrai.
19. John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, *op. cit.*, p. 106 et 107.
20. John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 29.
21. John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, *op. cit.*, p. 110-111 ; témoignage de John Newton, in *HCSP*, vol. 69, p. 118, et vol. 73, p. 114 et 115.
22. N.d.T. : De l'anglais *amidship* (« milieu d'un bateau ») ; cette zone est réputée pour être la plus calme (la moins sujette aux mouvements de la mer), et donc la plus propice à accueillir les terriens.
23. Pour plus d'informations sur l'approvisionnement le long des côtes ouest-africaines, voir Stephen D. Behrendt, « Markets, Transaction Cycles, and Profits. Merchant Decision Making in the British Slave Trade », in *William and Mary Quaterly*, 3^{e} série, n° 28, 2001, p. 171-204.
24. N.d.T. : En anglais, « *sister ship* ». Des navires-jumeaux sont des bâtiments possédant les mêmes caractéristiques, la même taille et la même classe. Fabriquer des navires-jumeaux permettait (et permet toujours) aux chantiers navals de faire l'économie de la conception d'un autre navire.
25. N.d.T. : Un épissoir est un outil long de 10 à 20 centimètres, conique plein pour le travail sur câbles d'acier, tronconique creux pour les travaux sur cordage, lisse, légèrement arqué, rond au bout pointu et qui sert à réaliser des épissures. Il est utilisé pour introduire un des torons libres entre les deux autres. Il pouvait aussi devenir une arme très dangereuse dans les combats rapprochés.
26. N.d.T. : En anglais, « *scuttle casks* ». Demi-tonneau en bois où l'on plaçait l'eau pour la consommation journalière de l'équipage.
27. N.d.T. : Citation de l'Ancien Testament (1 Tim. 1, 17, et Jude 1, 25) qui signifie : « À Dieu seul la gloire. »
28. John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, *op. cit.*, p. 110.
29. John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 86 ; entrée du 22 décembre 1751, Newton Diaries, ff. 2, 5. Les citations de ce passage sont tirées de John Newton, *Journal of Slave Trader*, *op. cit.*, p. 65, 69-72, 75-77 et 80-81, ainsi que des autres sources indiquées pour chaque paragraphe.
30. *TSTD*, # 90148. Les tâches de l'équipage lors de ce voyage furent essentiellement les mêmes que lors du voyage précédent : le charpentier construisit les cloisons, les appartements, les plateformes et le *barricado*, l'artilleur s'occupa des armes légères et des pierriers, le maître d'équipage des filets, etc.
31. John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 77 et 71-72 ; entrée du 13 août 1752, Newton Diaries, f. 37 ; Thomas Haweis, *An Authentic Narrative*, *op. cit.*, p. 85-86.

32. Entrée du 23 juillet 1752, Newton Diaries, f. 23. Vers la même époque, Newton écrivit au *divine* anglican David Jennings pour lui proposer que quelqu'un (lui, en fait) écrive un manuel d'instruction religieuse spécialement à l'usage des marins, qui comporterait une compilation simple et courte de versets de la Bible, de prières et de sermons, le tout orienté vers « les tentations particulières et les accidents propres aux voyages lointains ». Voir John Newton à David Jennings, 29 août 1752, Newton Letter-book, f. 37.
33. Sur la pétition séditieuse, voir Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain, 1700-1750*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2010 (1987), p. 336-337.
34. Entrée du 19 novembre 1752, Newton Diaries, ff. 49-50.
35. *Ibid.* Pour plus d'informations sur l'*Earl of Halifax*, voir *TSTD*, # 77617.
36. *Ibid.*
37. Entrée du 11 décembre 1752, Newton Diaries, ff. 61 et 64.
38. N.d.T. : Ps, 127-1, Cantique des degrés. De Salomon.
39. *TSTD*, # 90419. Les citations de ce passage sont tirées de John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 118-120, 126, 129-130, 143, 149 et 188, ainsi que des autres sources indiquées pour chaque paragraphe.
40. John Newton, *Journal of Slave Trader*, *op. cit.*, p. 88 et 92-93.
41. *Ibid.*, p. 88.
42. *Ibid.*, p. 92-93.
43. Entrée du 29 août 1753, Newton Diaries, f. 88.
44. N.d.T. : C'est-à-dire de chef des marins de la douane.
45. N.d.T. : Parlant de la grâce divine, le troisième vers d'« Amazing Grace » dit : « *I once was lost, but now I'm found* », soit « J'étais perdu, mais je suis retrouvé ».
46. John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 83-84 ; Thomas Haweis, *An Authentic Narrative*, *op. cit.*, p. 95 ; John Newton à David Jennings, 29 août 1752, Newton Letter-book, f. 26 ; « Amazing Grace », in *The Works of the Reverend John Newton*, *op. cit.*, p. 538-539 ; témoignage de John Newton, in *HCSP*, vol. 73, p. 151.
47. Entrée du 8 décembre 1752, Newton Diaries, f. 53.
48. John Newton, *Letters to a Wife*, *op. cit.*, p. 137. Voir également le témoignage de John Newton, in *HCSP*, vol. 73, p. 151.

CHAPITRE VII

L’enfer privé du capitaine

Les familles, les amis et les êtres chers s’étaient rassemblés sur les quais du port de Liverpool pour dire une dernière fois au revoir aux hommes montés à bord du navire négrier *Brownlow*, dont faisait partie le second John Newton, le jour où il devait faire voile vers la Côte-au-vent, en Afrique, au début de l’année 1748. Le commerce des esclaves de Liverpool était en pleine croissance, et comportait autant de dangers qu’il offrait d’opportunités à ceux qui osaient s’y aventurer. Les « adieux » étaient à prendre au sens littéral. Le dimanche matin, il arrivait que les marchands et les capitaines déposassent dans divers lieux de culte des notices indiquant l’imminence d’un voyage, demandant aux congrégations de nommer chaque personne sur le point de partir à bord du navire et de prier pour que le voyage soit sans incident et couronné de succès. Par conséquent, chacun était parfaitement conscient que le geste qu’il faisait de la main depuis le quai représentait peut-être la dernière communication avec le membre de l’équipage qui lui était proche, qu’il s’agisse du capitaine ou du mousse. En effet, la mort en mer « ne respectait personne » et pouvait frapper n’importe qui et n’importe quand, tout particulièrement dans la traite, par le biais d’un accident, de la maladie ou d’une volonté humaine. Ces départs pour des voyages longs et périlleux étaient donc toujours extrêmement chargés en émotions[1].

Le capitaine Richard Jackson, debout sur le gaillard d’arrière du *Brownlow*, semblait insensible à l’émotion collective qui touchait

l'assemblée. Il était toutefois parfaitement conscient des profonds changements qui les affecteraient tous à la seconde où ils s'éloigneraient de la jetée. Lui et ses hommes s'apprêtaient à quitter la société terrienne pour une longue période, un an peut-être, voire plus, pour aller en des lieux où les institutions sociales telles que la famille, l'Église ou le gouvernement avaient fort peu de poids. « Avec une expression appropriée d'approbation », se souviendra Newton des années plus tard, et peut-être un soupçon de mépris pour les connotations religieuses qui saturaient cet événement, le capitaine Jackson prit congé de la foule attroupée sur la jetée, et se murmura à lui-même : « Maintenant, j'ai droit à mon enfer privé ! »

Si les capitaines détenaient un tel pouvoir, c'était en raison de leur position stratégique au sein d'une économie capitaliste internationale en plein essor. Leur pouvoir dérivait des coutumes maritimes, mais également des lois et de la géographie sociale. L'État autorisait en effet les capitaines qui reliaient les différents marchés du monde à user des châtiments corporels afin de maintenir « la subordination et la régularité ». Toute résistance à son autorité était susceptible d'être interprétée par la cour comme de la mutinerie ou de l'insurrection, deux crimes punis par la pendaison. L'isolement géographique du navire, loin de toutes les institutions qui gouvernaient la société, était à la fois la source et la justification des pouvoirs immenses du capitaine[2].

Les capitaines de navire négrier comme Richard Jackson étaient les plus puissants des capitaines. À l'instar de leurs confrères, ils avaient quelque chose de l'artisan – ils étaient les maîtres expérimentés et hautement qualifiés d'une machine extrêmement sophistiquée. Ils possédaient des connaissances techniques – le fonctionnement du navire –, des connaissances naturelles – les vents, les marées et les courants, ainsi que les terres, les mers et les cieux – et des connaissances sociales – la manière de se comporter et de faire des affaires avec une grande variété de peuples. Ils étaient des marchands multiculturels opérant sur des marchés reculés. Ils se

comportaient en patrons et en coordinateurs d'un équipage de travailleurs salariés hétérogène et souvent réfractaire. Ils étaient également les gardiens, les geôliers et les maîtres d'esclaves qui transportaient des centaines de prisonniers d'un continent à un autre à travers d'immenses plans d'eau. Pour porter correctement ces diverses casquettes, le capitaine devait être capable de « tenir le commandement » – de lui-même, du navire, de beaucoup de marchandises, de ses travailleurs et de ses captifs[3].

Le chemin qui mène au navire

« CROW ! FAITES ATTENTION À VOTRE ŒIL ! » ordonna le marchand de Liverpool William Aspinall en envoyant son capitaine borgne, Hugh Crow, à Bonny pour y acheter une grosse cargaison d'esclaves en juillet 1798. Celui-ci avait déjà effectué cinq voyages pour l'Afrique et ne faisait que commencer une longue et belle carrière de capitaine de navire négrier : il ferait encore cinq voyages supplémentaires, dont l'un des derniers avant l'abolition de la traite en 1807. Le capitaine a laissé des mémoires de sa vie dans le commerce des esclaves, qui furent publiés de manière posthume par ses amis en 1830. Il y explique entre autres la trajectoire qui le mena de son lieu de naissance à une cabine de capitaine sur un *guineaman*[4].

Crow était né en 1765 à Ramsey, sur la côte nord de l'île de Man, située en mer d'Irlande, à environ quatre-vingts milles marins de Liverpool, c'est-à-dire au cœur de la zone d'attraction de ce port en plein essor. Aveugle depuis sa prime jeunesse de son « œil de tribord », il désira néanmoins très vite prendre la mer. Son père était un artisan respectable qui travaillait sur le front de mer. « Ayant grandi dans une ville portuaire, je développai naturellement une inclination pour la vie de marin. »

Son père le plaça comme apprenti chez un constructeur de navires de Whitehaven. Il y resta deux ans, et avait donc un peu d'éducation quand, à l'âge de dix-sept ans, il entreprit son premier voyage dans le commerce du charbon. Il roula bien sa bosse, naviguant les quatre années suivantes jusqu'en Irlande, à la Barbade, à la Jamaïque, à Charleston, à Terre-Neuve et en Norvège, pour ne citer que quelques-unes de ses destinations. Il connut la maladie, le travail harassant à la pompe, un ouragan, les mauvais

traitements infligés par des marins plus âgés, une quasi-noyade (dont le sauvèrent les mêmes marins), ainsi qu'une mutinerie (à laquelle il participa) contre un capitaine ivrogne et incompétent. Au bout de cinq voyages, Crow avait achevé son apprentissage et était désormais considéré comme un marin « qualifié ». De son œil unique, il ne perdit jamais de vue son propre intérêt. Il étudia la navigation, s'acheta un quadrant et commença son ascension dans la hiérarchie maritime.

Il avait toujours eu, ou du moins c'est ce qu'il prétendait, un « préjugé » contre le commerce des esclaves, mais il surmonta ses réticences quand on lui offrit de partir comme second à bord du *Prince* pour faire voile vers la Côte-de-l'Or en octobre 1790. Après quatre autres voyages vers l'Afrique en tant que second, Aspinall lui offrit son premier commandement. Il avait déjà passé seize ans sur la mer, dont la moitié dans le commerce des esclaves. À trente-trois ans, Crow prit ainsi la barre du *Mary*, un navire de 300 tonneaux[5].

L'homme qu'Aspinall avait engagé en 1798 était typique, que ce soit par ses origines, par sa capacité à survivre à une carrière extrêmement dangereuse, ou, à la limite, par son œil unique. Comme lui, la plupart des capitaine de navire négrier l'étaient devenus à la suite d'une multitude de petites décisions plutôt qu'au terme d'un choix unique décisif. Ils grandissaient sur le front de mer, étaient « élevés pour la mer », se retrouvaient d'une manière ou d'une autre à bord d'un navire négrier – parfois, involontairement –, survivaient à leur premier voyage, grimpaient progressivement les échelons de la hiérarchie du navire, se faisaient lentement une réputation auprès des autres capitaines et des marchands et, enfin, obtenaient le commandement de leur propre vaisseau. L'historien Stephen Behrendt a découvert que 80 % des capitaines de négrier britannique, qui naviguaient principalement depuis les ports de Liverpool et de Bristol entre 1785 et 1807, venaient d'un milieu qui, d'une manière ou d'une autre, avait un rapport avec le commerce. Quelques-uns étaient fils de

marchand, le plus souvent modestes. D'autres, comme John Newton, descendaient de capitaines de navire, et d'autres encore de capitaines de navire négrier, comme dans les familles Noble et Lace de Liverpool, ou dans celle des D'Wolf de Rhode Island. Mais la plupart étaient, comme Crow, des fils d'artisan du front de mer. Ce sont souvent des relations familiales qui leur permettaient d'accéder à la cabine de capitaine, toujours cependant après avoir accumulé une expérience maritime considérable. En moyenne, on obtenait le premier commandement d'un négrier à trente ans à Liverpool et à trente et un à Bristol. Les chemins qui menaient aux navires négriers étaient sensiblement les mêmes parmi les capitaines de Rhode Island, même si les capitaines américains avaient moins tendance à se spécialiser dans un commerce particulier. L'historien Jay Coughtry a calculé que les capitaines de navire négrier faisaient une moyenne de seulement 2,2 voyages mais, dans le groupe qu'il a étudié, cinquante capitaines firent plus de cinq voyages chacun. Un écrivain qui connaissait plusieurs familles impliquées dans la traite britannique observa que « le commerce des esclaves est d'une nature si dangereuse que la majorité des capitaines s'estiment fortunés si, après quatre voyages, ils possèdent encore vie et santé ». Et « fortunés » est bien le mot, car le capitaine qui survivait à quatre voyages ou plus avait de bonnes chances d'avoir accumulé une petite fortune, bien au-delà de ce que pouvaient espérer la plupart des hommes partageant la même origine sociale. C'était une carrière lucrative, risquée, et librement choisie[6].

Le capital des marchands

Le capitaine recevait son commandement de la main d'un marchand ou d'un groupe de marchands qui possédaient le navire et finançaient le voyage. Une fois engagé, il devenait un employé ainsi qu'un agent d'affaires, responsable d'un bien considérable, intégré dans un commerce complexe, risqué, potentiellement désastreux, et bientôt hors de la vue et hors du contrôle de ses investisseurs. Le marchand de Liverpool David Tuohy a parfaitement résumé cette réalité quand il écrit au capitaine Henry Moore, commandant du *Blayds*, en 1782 : « Vous disposez d'un capital considérable sous vos pieds, et il vous incombe d'être très circonspect dans vos agissements et très attentif jusque dans le plus minuscule aspect de votre conduite. » Certains navires négriers avec leurs cargaisons valaient entre 10 000 et 12 000 livres, ce qui représenterait aujourd'hui à peu près entre 1,6 et 2 millions de dollars. Le pouvoir des capitaines dépendait donc d'abord et avant tout de leurs relations avec des capitalistes[7].

En retour, les capitaines mettaient leur expérience à leur service, ou, plus précisément, deux sortes d'expériences. La plus générale était l'expérience de la mer, une connaissance personnelle de la navigation et des choses maritimes, ainsi qu'une longue habitude de commandement des marins et des navires. L'autre expérience, plus spécifique, était celle du commerce des esclaves. Si la première était nécessaire, la seconde, même si elle était plus que souhaitable, ne l'était pas, car ce que les marchands savaient de la traite était très variable. Quelques marchands, comme David Tuohy, avaient eux-mêmes été capitaines de navire négrier, et avaient accumulé suffisamment de capitaux pour prendre place parmi les

investisseurs. Ceux-là savaient exactement ce qui se passait à bord de ces navires, et leurs connaissances pratiques étaient fort précieuses pour leurs affaires. La plupart des marchands n'avaient toutefois jamais navigué à bord d'un négrier, n'avaient jamais été en Afrique, ni connu le Passage du Milieu. Ils avaient bien conscience des possibilités et des risques inhérents au commerce des esclaves, et connaissaient deux ou trois choses des marchés atlantiques qu'ils essayaient de pénétrer, mais la grande majorité d'entre eux n'avait pas une idée très claire de ce qui se passait effectivement à bord d'un navire négrier. Les marchands de Newport Jacob Rivera et Aaron Lopez confessèrent leur inexpérience au capitaine William English en 1772 : « Nous n'avons pas d'opinion sur le commerce de la Côte-au-vent. » La plus grande partie de ce qu'il fallait savoir à propos du commerce des esclaves ne pouvait être acquise que grâce à l'expérience. Le marchand Thomas Leyland écrit au capitaine Charles Watt, fort de déjà cinq voyages négriers : « Nous faisons une entière confiance à votre expérience approfondie du Congo. » Cette méconnaissance faisait que la plupart des marchands désiraient naturellement mettre à la barre de leurs navires une denrée rare : des capitaines expérimentés et dignes de confiance, à même de faire de « bons époux » pour leurs biens[8].

Les marchands écrivaient des lettres d'instruction elles-mêmes fort intéressantes aux capitaines qu'ils employaient. Dans ces lettres, ils expliquaient clairement la manière dont le capitaine devait procéder – quand et où il devait naviguer, et comment il devait mener ses affaires en tant qu'agent mandaté par le marchand. Le contenu de ces lettres est extrêmement variable, d'une part en raison des différences dans la manière de faire des affaires spécifique à chaque région, et, d'autre part, en raison des expériences et des tempéraments propres à chaque marchand et à chaque capitaine. Les marchands qui avaient par le passé commandé des navires négriers rédigeaient souvent de longues lettres aux instructions extrêmement détaillées, comparables à celles que les marchands adressaient

à des jeunes capitaines peu expérimentés. Ceux qui avaient déjà recouru par le passé aux services du capitaine auquel ils écrivaient, et qui avaient aussi bien confiance dans ses connaissances que dans la droiture de son comportement, écrivaient des lettres bien plus courtes. Sur le long terme se dégage de ces courriers une impression de grande similarité, qui suggère une certaine continuité dans la manière d'organiser le commerce des esclaves et de mener les affaires qui y avaient trait[9].

Ces lettres résumaient souvent les connaissances professionnelles générales qu'il convenait d'avoir à propos du commerce des esclaves et, en même temps, exprimaient généralement les peurs les plus profondes des investisseurs. Ils insistaient particulièrement sur trois phénomènes qui pouvaient être à l'origine de « la destruction et de la ruine complète [du] voyage » – à savoir les accidents, les mutineries des marins et les insurrections des esclaves, et, par-dessus tout, une mortalité incontrôlée. Thomas Leyland avertit en 1803 le capitaine Caesar Lawson, commandant de l'*Enterprize*, de prendre garde aux « insurrections, aux mutineries et au feu ». Comme tous les autres marchands, il s'inquiétait également de la « grande mortalité qui touchait les Noirs et les Européens » dans le commerce des esclaves[10].

La plupart de ces lettres spécifient les modalités du voyage aller, depuis un port d'origine – par exemple Bristol en Angleterre ou Bristol dans le Rhode Island – jusqu'à un ou plusieurs ports en Afrique, puis celles du Passage du Milieu jusqu'à un port des Antilles ou d'Amérique du Nord, et enfin celles du voyage retour. Il était parfois précisé au capitaine à quel marchand africain ou européen il devait acheter ses esclaves, par exemple au roi de Barra ou au vieux Plunkett de la Royal African Company. Il arrivait aussi qu'on lui précise le nom de l'agent qui se chargerait de la vente de la « cargaison » à la Jamaïque ou en Virginie. Les contingences étaient bien sûr prises en compte : les capitaines devaient être capables de s'ajuster aux changements susceptibles d'affecter les marchés des deux

côtés de l'Atlantique. Comme l'écrit un marchand, presque tout était laissé « à [leur] discrétion et [leur] prudence, ainsi qu'à [leur] liberté de [se] saisir des opportunités quand [ils en verront] »[11].

Ceux qui commerçaient avec l'Afrique vendaient et achetaient toutes sortes de marchandises. Ils ordonnaient aux capitaines d'échanger des textiles, des articles en métal (couteaux, houes ou casseroles en cuivre) ou d'autres biens manufacturés contre de l'ivoire ou des « dents », principalement parce que, comme l'a si bien exprimé un marchand, « rien de tout cela ne meurt ». Quelques-uns voulaient de l'or (surtout au début du XVIIIe siècle), du bois de cam (pour sa teinte particulière), de la cire d'abeille, de l'huile de palme ou de la maniguette. Un capitaine reçut l'ordre d'acheter des « curiosités ». Mais, évidemment, le but principal de tous ces voyages du XVIIIe siècle restait l'achat d'êtres humains[12].

La plupart des marchands demandaient à leurs capitaines d'acheter des personnes jeunes, et ceux qui ne mentionnaient pas explicitement cette exigence partaient généralement du principe que cela allait de soi. Humphry Morice désirait des esclaves de vingt à vingt-cinq ans, et deux hommes pour une femme, ce qui était tout à fait habituel. Thomas Leyland voulait également surtout des hommes, mais en des proportions différentes – une moitié d'« hommes nègres de premier choix entre quinze et vingt-cinq ans », trois huitièmes de garçons de « dix à quinze ans » et le dernier huitième de femmes « de dix à dix-huit ans » – toutes « bien faites, à la poitrine développée, vigoureuses et sans aucune imperfection physique ». James Laroche, d'un autre côté, préférait les filles âgées de dix à quatorze ans, « très noires et très belles ». Un fonctionnaire de la South Sea Company fit une requête pour le moins glaçante en 1717 : il ne désirait « que des vierges ». Les jeunes forts et en bonne santé avaient bien plus de chances de survivre au séjour sur les côtes et de « supporter le Passage ». À l'inverse, les marchands demandaient parfois aux capitaines d'éviter « les

vieillards et les femmes à la poitrine tombante », ainsi que tous ceux affligés d'un défaut physique comme une boiterie ou une hernie[13].

Les instructions précisaient les salaires des officiers, mais pas ceux des marins, qui signaient généralement des contrats directement négociés avec le capitaine. Le paiement des seconds, du médecin et du capitaine lui-même était plus complexe car, en plus du salaire, il comprenait des commissions et des avantages. Un exemple détaillé de ce type d'arrangements se trouve dans une lettre d'instruction envoyée en 1776 par un groupe de marchands au capitaine Thomas Baker, commandant du senau l'*Africa.* Baker devait toucher 5 livres par mois plus une commission représentant la valeur de quatre esclaves pour tout lot de cent esclaves livrés et vendus, montant calculé sur la valeur moyenne de la vente par tête. Il disposerait également de sept esclaves « à titre de privilège », qu'il pouvait acheter avec les capitaux des marchands et revendre pour son propre bénéfice au taux du marché en vigueur. En plus de leurs salaires (généralement de 4 livres par mois), les officiers étaient payés ainsi : le second, William Rendall, avait deux « esclaves à titre de privilège » ; le deuxième second, Peter Birch, en avait un ; le Dr. Thomas Stephens, lui, disposait d'un esclave « à titre de privilège » ainsi que d'un « prix par tête », c'est-à-dire d'un shilling pour chaque Africain livré vivant à Tobago. Le but était de « l'inciter à bien prendre soin d'eux jusqu'au lieu de vente »[14]. Il se trouve que le vaisseau de Baker fit naufrage avant d'embarquer les esclaves mais, si le voyage s'était déroulé comme prévu, il aurait touché 5 livres par mois pendant douze mois, l'équivalent en commission de la valeur de dix esclaves (sur deux cent cinquante esclaves à 28 livres chacun) plus sept esclaves de la même valeur. Par conséquent, il aurait touché 536 livres pour le voyage, soit l'équivalent aujourd'hui de 100 000 dollars. Le simple marin, lui, aurait perçu en rentrant du même voyage 24 livres, soit 4 500 dollars. À bord d'un navire plus grand (et donc sans doute destiné à faire un plus long voyage), le capitaine pouvait se faire entre 750 et 1 000 livres, comme Robert

Bostock en 1774 (774 livres) ou Richard Chadwick en 1754 (993 livres)[15]. Le capitaine James Penny perdit quatorze marins et cent trente-quatre esclaves lors d'un voyage en 1783-1784, mais il toucha tout de même à son arrivée 1 940 livres, soit plus de 342 000 dollars d'aujourd'hui[16].

Il est évident que les « privilèges » et l'« aventure » – c'est-à-dire embarquer un esclave acheté avec l'argent d'un autre, et le tout franco de port – impliquaient de bien plus grands revenus, et créaient une coupure nette entre la situation des officiers et celle des simples marins, ce qui, après tout, était le but de l'opération[17]. Ces accords financiers liaient les intérêts du capitaine et des officiers à la réussite du voyage, et donc aux investisseurs ou, pour le dire autrement, ils conféraient au voyage, pour les officiers et surtout pour le capitaine, un enjeu matériel. En faisant du capitaine un associé qui prenait également un risque, les marchands leur imposaient la sévère discipline de l'intérêt personnel. Comme l'expliquait Mathew Strong au capitaine Richard Smyth en 1771 : « Vous servirez vos intérêts comme les nôtres en ramenant une cargaison de qualité et en bonne santé[18]. »

Le grand problème suivant était la gestion du voyage – conserver un navire en bon état, et, à son bord, l'ordre social. Ici, les marchands donnaient des instructions générales quant à la manière de garder le navire propre, en bon état et fonctionnel (« faites bien attention au cul de votre vaisseau »), de stocker les vivres appropriés, et de prendre soin des esclaves et des marins tout en les disciplinant. Les marchands recommandaient également régulièrement aux capitaines de coopérer avec les autres capitaines (qu'ils employaient) pendant qu'ils mouillaient le long des côtes africaines, et de leur écrire pour leur donner des nouvelles à chaque fois qu'ils en auraient l'occasion[19].

Certains propriétaires de navires essayaient de contrôler le voyage dans ses moindres détails. C'était par exemple le cas du marchand James Clemens de Liverpool, qui avait fait trois voyages en Angola dans les

années 1750 et qui avait un certain nombre d'opinions bien arrêtées sur la manière dont les choses devaient être faites. Il écrivit des instructions très détaillées au capitaine William Speers, lui-même très expérimenté, alors que ce dernier s'apprêtait à mener le *Ranger* en Angola puis à la Barbade, en 1767. Clemens exigeait que le navire soit « nettoyé » et « adouci » d'une manière particulière, de façon que le pont inférieur soit toujours sec et par conséquent meilleur pour la santé des captifs. Il avait des vues précises sur l'air frais et la ventilation, et expliquait à Speers non seulement pourquoi il ne devait pas placer la chaloupe et le canot bâtard près de la grille, de peur qu'ils n'obstruent la circulation de l'air, mais également comment il devait se servir de la « bonnette de hunier[20] » pour diriger le vent dans les quartiers des hommes situés en dessous. Clemens voulait que les esclaves soient lavés tous les soirs ; ils devaient « se frotter mutuellement avec un morceau de tissu tous les matins, afin de faciliter leur circulation sanguine et empêcher les gonflements ». Il souhaitait qu'ils soient nourris d'une certaine manière, car les esclaves de l'Angola « n'étaient habitués qu'à très peu de nourriture dans leur propre pays », et ne devaient donc pas être trop nourris. Il voulait que « quelques Blancs portent les armes en permanence » afin d'empêcher toute velléité insurrectionnelle, non seulement parce qu'une révolte était en soi dangereuse, mais également parce que, si elle se soldait par un échec, « les esclaves se languissaient et n'étaient jamais faciles par la suite ». Certains devenaient mélancoliques et dépérissaient, il était donc bien mieux de prévenir la révolte avant qu'elle n'éclate. Clemens précisait aussi qu'il convenait d'offrir de temps en temps du tabac et un peu de fine aux membres de l'équipage, afin « de les attacher (si vous n'êtes pas trop prodigue) à la fois à votre personne et au navire ». Il avertissait Speers des dangers d'avoir des foyers ouverts près des tonnelets de fine, hautement combustibles : « Ne souffrez qu'aucun feu ne soit emmené dans la cale pour y prendre de la fine ou sous quelque prétexte que ce soit. » Après avoir

précisé tout ceci, et bien plus encore, il acceptait généreusement de laisser tout le reste à la discrétion de Speers[21].

Les marchands craignaient les accidents de toutes sortes, surtout les naufrages, mais, dans leurs instructions, ils se concentraient sur ceux qu'il leur semblait possible d'éviter. Sur un navire en bois, le feu était tout particulièrement dangereux. « Par-dessus tout, écrit Thomas Leyland, faites attention au feu, et tâchez de vous faire une idée de ses conséquences, particulièrement abominables. » David Tuohy écrit, lui : « Vous ferez bien attention à la poudre et à la fine, toutes deux sources d'un grand nombre d'accidents fatals. » Les navires négriers étaient connus pour exploser, que ce soit accidentellement ou par la volonté de captifs rebelles[22].

La deuxième plus grande crainte des marchands concernait les actes de résistance des marins et des esclaves. Les marins étaient connus pour voler, déserter et se mutiner. Il était expressément demandé au capitaine de veiller à ce qu'ils ne se servent pas dans la cargaison, surtout de rhum et de fine. Ils devaient également prêter une attention particulière à l'attribution des tâches, comme l'expliquait clairement James Clemens : « Ne souffrez qu'aucun mutin ou ivrogne fauteur de troubles ne monte à bord des bateaux destinés à faire du commerce à l'intérieur des terres. » Leur peur était double : si les marins désertaient à l'aide de la chaloupe ou du canot, le capitaine ne perdait pas seulement des travailleurs, mais également un bateau qui était essentiel au commerce des esclaves. Leur dernier souci était la mutinerie pure et simple, la capture du navire par l'équipage, ce qui était arrivé un tel nombre de fois au cours du XVIII^{e} siècle que cette crainte était tout à fait fondée[23].

Les marchands craignaient également les suicides et les insurrections des esclaves. Isaac Hobhouse et ses associés conseillaient en 1725 de contraindre les captifs à l'aide de chaînes et de filets, « de peur qu'ils ne se soulèvent ou sautent par-dessus bord ». En 1730, Humphry Morice signifie au capitaine Jeremiah Pearce qu'« il serait judicieux que vous soyez préparé

à affronter le pire au long de votre voyage et, surtout, que vous soyez toujours sur vos gardes et prêts à vous défendre face à une insurrection de vos Nègres ». Un propriétaire de la Nouvelle-Angleterre dont nous ne connaissons pas le nom écrivit au capitaine William Ellery en 1759 : « Dans la mesure où vous disposez d'assez de pistolets et d'hommes, je n'ai aucun doute sur le fait que vous en feriez bon usage si cela s'avérait nécessaire »[24].

Maintenir la discipline adéquate constituait le cœur de toute l'entreprise. Les marchands partaient du principe que le capitaine gouvernerait correctement l'équipage et les esclaves, ce qui, entre autres, impliquait qu'il n'hésiterait pas à faire des exemples, un exercice de la violence qui faisait depuis toujours partie de la vie en mer. Mais ils savaient également que cette violence pouvait facilement se transformer en cruauté, et que cette dernière pouvait avoir des conséquences catastrophiques, comme une insurrection ou une mutinerie. Par conséquent, les marchands essayaient de tracer une ligne entre ce qui relevait de l'ordre légitime et ce qui relevait de son abus ou, comme l'a dit Hugh Crow, entre la sévérité et la cruauté, et essayaient d'encourager l'un tout en interdisant l'autre. Humphry Morice disait régulièrement à ses capitaines : « Prenez soin de vos Nègres et soyez gentils avec eux, et exigez la même chose de la part de vos officiers et de vos marins[25]. »

La manière de traiter les esclaves était une question épineuse, et chaque marchand tentait d'expliquer l'étrange équilibre qu'il espérait : il fallait traiter les esclaves gentiment, mais pas trop. Il fallait « agir avec autant de clémence que la sécurité le permettait ». Un autre ajoutait : « Pendant la phase d'achat et pendant le Passage du Milieu, il ne fait aucun doute que vous admettrez qu'il convient de traiter les esclaves avec toute l'attention et l'indulgence que l'humanité requiert et que la sécurité autorise. » Cette clause est sans doute ce que l'on peut trouver de plus proche, chez les marchands, de l'aveu que la terreur était un élément essentiel au bon

fonctionnement d'un navire négrier. Et ces instructions pouvaient être fort diversement interprétées[26].

À notre connaissance, seul un marchand osa menacer un capitaine de le punir s'il maltraitait les esclaves : Robert Bostock de Liverpool. En 1791, après que le mouvement abolitionniste a gagné toute l'Angleterre et le pourtour de l'Atlantique, Bostock écrivit au capitaine James Fryer du *Bess* : « J'ai un désir précis : j'aimerais que vous soyez attentif à traiter vos esclaves avec la plus grande humanité, que vous ne les frappiez sous aucun prétexte ni ne souffriez que vos officiers et vos gens en usent de même et ce, dans quelque mesure que ce soit. S'il était prouvé que, par votre faute ou celle de vos officiers, les esclaves étaient tombés malades, vous seriez dans ce cas privé de vos privilèges et de votre commission. » C'était une menace très sérieuse, dans la mesure où les revenus engendrés par les « privilèges » et la commission représentaient la part du lion de la paie du capitaine. Toujours est-il qu'il n'existe aucune preuve qu'un capitaine ait effectivement été puni pour avoir maltraité ses esclaves, que ce soit par Bostock ou par un autre[27].

Mais la plus grande peur des marchands était de loin la mortalité, qui pouvait être le fruit d'un accident, d'une mutinerie ou d'une insurrection, mais qui était le plus souvent le résultat d'une épidémie. Ce danger chronique affectait les esclaves, les marins, les officiers et le capitaine en personne. Les propriétaires bristoliens du senau l'*Africa* écrivaient au capitaine George Merrick en 1774 : « Dans le cas où vous mourriez, Dieu nous en préserve, votre second John Matthews devra prendre le commandement de notre navire et suivre nos ordres et nos instructions. » Entre 1801 et 1807, un capitaine sur sept en moyenne mourait au cours du voyage, ce qui signifie que les marchands devaient avoir déjà préparé une autre chaîne de commandement, avec un second, voire deux, prêts à prendre immédiatement le relais. La fragilité même du pouvoir à bord du navire est peut-être à l'origine de l'intensité de sa cruauté[28].

Personne n'ignorait que l'Afrique de l'Ouest était un « cimetière de marins », à tel point que les marchands insistaient souvent sur l'attention qu'il convenait d'apporter à leur santé. Ils conseillaient de veiller à ce que les marins restassent sobres, car l'on croyait que l'intempérance sous les tropiques était l'un des facteurs de mort prématurée. Ils exigeaient également qu'ils soient correctement soignés, « surtout s'ils [étaient] malades et hors d'état de faire quoi que ce soit », et qu'ils ne soient pas maltraités ni qu'on les fasse trop travailler sous ce chaud climat. Certains marchands comprenaient qu'il y avait un lien entre la mortalité des marins et celle des esclaves : « Nous vous recommandons de bien prendre soin de vos Blancs car, quand l'équipage est en bonne santé, il est capable de s'occuper des Nègres[29]. »

La santé des captifs était encore plus importante. Thomas Clarke le dit on ne peut plus clairement dans une lettre au capitaine James Westmore en 1700 : « Tout le bénéfice du voyage dépend de l'énergie que vous consacrerez à garder les Nègres vivants. » Deux marchands américains, Joseph et Joshua Grafton, faisaient le même constat en 1785 : « De la santé de vos esclaves, la réussite de votre voyage dépend presque entièrement. » Un groupe de marchands alla même jusqu'à donner l'ordre au capitaine de s'assurer de bien garder des moutons et des chèvres à bord, afin de pouvoir préparer du « bouillon de mouton » que les marins devraient faire ingérer à la main aux esclaves tombés malades. Avec le temps, les marchands prirent de plus en plus conscience que plus long était le séjour près des côtes, plus haute était la mortalité. En 1790, Robert Bostock écrit au capitaine Samuel Gamble que les séjours courts et les Passages rapides épargnent bien des décès. Certains marchands conseillaient même à leurs capitaines de quitter les côtes avant que leur navire ne soit complètement chargé dans l'espoir de réduire la mortalité. Pour exemple, un groupe d'investisseurs bristoliens recommandait en 1774 à leur capitaine : « Quand vous serez à moitié

chargé en esclaves, ne vous attardez pas si vous avez la possibilité de partir car les risques de mortalité et de maladie deviennent très forts là-bas »[30].

Même s'ils essayaient comme ils pouvaient de gérer le voyage à distance, les marchands savaient pertinemment qu'en fin de compte tout dépendait du jugement et du libre arbitre du capitaine. Comme l'écrivaient Joseph et Joshua Grafton en 1785 : « Nous soumettons la conduite de ce voyage à votre bon jugement et à votre gestion prudente, sans douter une seule seconde que vous ferez tous vos efforts pour servir dans tous les cas nos intérêts. » Ce genre de précision était nécessaire, en partie parce que c'était la « coutume » maritime, qui accordait un immense pouvoir au capitaine et donnait sa forme à l'accord entre marchands et capitaines, et en partie parce que le commerce avec l'Afrique était imprévisible et se déroulait fort loin des ports européens et américains. Les plans les plus élaborés pouvaient s'effondrer comme des châteaux de cartes au moindre développement imprévu. Le marchand Morice, par exemple, avait pendant des années envoyé ses vaisseaux faire du commerce à Whydah. Mais un jour d'avril 1727, le capitaine Snelgrave lui annonça que le roi des Fons venait de prendre le pouvoir et de vaincre les anciens marchands d'esclaves. Que faire ? Ou encore, Snelgrave aurait parfaitement pu se retrouver avec une mutinerie sur les bras, ou une insurrection sanglante des esclaves. Que faire ? Seul le capitaine était alors en mesure de le décider[31].

The Guinea Outfit

Le chirurgien maritime Thomas Boulton publia en 1768 *The Sailor's Farewell ; Or, The Guinea Outfit, a Comedy in Three Acts*[32]. La pièce se fonde fort probablement sur son expérience personnelle et, d'ailleurs, il reprit la mer peu de temps après, à bord du navire négrier le *Delight*, qui quitta le port de Liverpool en juillet 1769 pour Cape Mount. Ce qui avait pu lui sembler amusant en 1768 ne l'était clairement plus en 1769, quand Boulton, assis sur le grand mât, observa les esclaves se rebeller avec fureur et tuer neuf de ses camarades. Grâce à l'intervention du capitaine du *Squirrel*, Thomas Fisher, le médecin survécut assez longtemps pour narrer l'événement dans une lettre qui fut publiée par le *Newport Mercury* le 9 juillet 1770. Son récit, littéralement, était « une histoire vue d'en haut »[33].

The Sailor's Farewell était un autre genre d'« histoire vue d'en haut[34] », et mettait en scène, du point de vue d'un officier, la manière dont le capitaine et ses seconds recrutaient l'équipage en prévision d'un voyage négrier. Ce dont Boulton ne parle pas avec beaucoup de précisions, c'est de la façon dont le capitaine recrutait ses officiers, et en particulier, au tout début, un second, et peut-être un deuxième second et un chirurgien. Le corps restreint des officiers était crucial, il représentait littéralement le fondement social du pouvoir du capitaine à bord du navire. Pour pourvoir ces postes, ce dernier cherchait des hommes expérimentés et respectueux des traditions de la mer en général, et de celles du commerce des esclaves en particulier. Il cherchait des individus en qui il pouvait avoir confiance, et engageait souvent des officiers avec qui il avait déjà travaillé par le passé et dont le travail lui avait donné satisfaction. La loyauté des officiers était si

primordiale qu'il arrivait que le capitaine enrôlât comme officiers des membres de sa propre famille. Ces officiers, une fois engagés, pouvaient également l'aider dans la tâche difficile qui consistait à recruter les marins. Il est probable que Boulton lui-même ait pris part au processus de recrutement et que cette expérience lui ait inspiré sa pièce. Dans sa comédie, il est parvenu à saisir l'essence même de ce processus de recrutement destiné à un commerce mortel.

La pièce s'ouvre sur une scène dans laquelle le capitaine Sharp, « maître d'un vaisseau mouillant sur la rivière Mersey », et son second, Will Whiff, cherchent à réunir un équipage. Cela fait déjà huit jours que le senau est à l'ancre, et « nous n'avons pas un homme », fulmine le capitaine. Whiff est porteur de bonnes nouvelles. Il rôde depuis cinq heures du matin et a réussi à mettre la main sur deux solides gaillards, peut-être trois. La patronne d'un bouge, Mrs. Cobweb, prend soin à ses frais de trois marins ivres. Le capitaine approuve, et lui dit que c'est une bonne journée de travail, mais ajoute qu'ils vont devoir « mettre des appâts frais à leur hameçon, et relancer leurs lignes ». Il conclut en avisant son second : « Montrez à un matelot une bouteille, un verre et un peu d'eau salée, et il devient immédiatement amphibie. » Le grog, « la liqueur de la vie et l'âme d'un marin », était crucial au peuplement d'un navire négrier.

Boulton décrit à la fois le côté volontaire et le côté coercitif du recrutement d'un équipage et, sans surprise (de la part d'un officier), il les montre tous deux sous leur jour le plus favorable. Il dépeint la manière dont le capitaine et son second persuadaient les marins de s'embarquer. Les officiers les rencontraient dans des pubs, les cajolaient, buvaient du grog et chantaient avec eux. Ils se vantaient de leur passé de coureurs de mers. Whiff déclarait avoir été « élevé pour la mer », et avoir « toujours été l'ami des marins ». La seule raison pour laquelle le vaisseau n'avait pas encore pris le large, c'était que le capitaine et lui n'avaient pas encore réussi à recruter des officiers suffisamment humains : « Non, non, mes seconds

doivent tous deux être des hommes au cœur débordant d'humanité. » Il n'y aurait pas d'« officier au bâton » (il faisait allusion au maître d'équipage typique, et à sa canne toujours prompte à s'abattre) pour ses « frères marins ». Le capitaine Sharp disait qu'il « avait été élevé pour être marin », qu'il était un « niveleur[35] », qu'il était franc du collier et n'aimait ni la hiérarchie ni les privilèges : « Je ne suis ni votre maître ni votre capitaine ; appelez-moi Jack Sharp, pensez à moi comme à un marin, et maudissez-moi si je désire jamais être appelé autrement – je suis tout pareil en mer et sur terre. » Ils multipliaient les promesses. Leur vaisseau ? « L'un des meilleurs senaus qu'on ait jamais vus sur la mer. » Ils devaient toucher « la partie des côtes la meilleure pour la santé », le voyage serait fort court, et la paie, excellente. Le capitaine et son second allaient même jusqu'à courtiser les épouses des marins, leur promettant de bien les traiter, et qu'ils retourneraient à la maison sains et saufs. L'un de ces marins, Moll, remarque avec ironie : « Oui-da ! Si tous les capitaines de négrier étaient d'un tempérament aussi doux, nul doute que l'on se bousculerait pour s'engager. »

Le capitaine et le second s'attaquaient aux marins naïfs et faibles d'esprit. Quand le clownesque Bob Bluff demande : « C'est quel genre d'endroit, cette Guinée ? », Whiff lui répond qu'il s'agit d'un lieu où l'on ne travaille pas, d'un lieu qui regorge d'or, un peu comme l'utopie traditionnelle du pays de Cocagne – « non, non, il n'y a rien à faire là-bas à part reposer votre tête sur le genou d'une servante délicate et douce, en la laissant jouer avec vos cheveux ; et, une fois que nous aurons amassé assez d'argent, nous partirons pour la Jamaïque, et nous trouverons de l'acajou pour fabriquer des coffres capables de contenir toutes nos fortunes. Et, avec les rivières de rhum, les montagnes de sucre et les monceaux de citrons verts, nous nous préparerons des boissons d'empereur ! Non, sérieusement, qui ne désirerait pas aller en Guinée ? » Promettre de l'argent et des femmes africaines faisait partie de la vente, et souvent, les navires négriers

embarquaient des terriens, des garçons sans emploi et qui arrivaient tout juste de leur campagne, qui n'avaient aucune expérience de la mer, et probablement aucune idée de ce qu'était la Guinée.

Boulton décrit le côté coercitif du recrutement quand il raconte la manière dont deux amis marins complètement ivres, Peter Pipe et Joe Chissel, se retrouvent en prison par la faute de la propriétaire du bouge à qui ils doivent de l'argent. Aucun d'eux n'a jusque-là mis un pied en Afrique, mais ils savent parfaitement que la seule manière de sortir de leur geôle sera de signer avec un capitaine de navire négrier comme Jack Sharp en échange du remboursement de leurs dettes. Pipe se déclare prêt à faire ce choix, et fait le vœu de devenir sobre en Afrique, « aussi sec que du poisson séché ». Chissel, lui, hésite. Il pense qu'un négrier peut être bien pire que la prison. Il raconte à son camarade l'histoire du pauvre Will Wedge, qui avait traité son capitaine de fripon et qui, pour la peine, s'était fait arracher l'œil gauche. Peu après, le capitaine Sharp entre en scène et leur propose de payer leur caution. Si la scène ne connaît pas de dénouement véritable, les deux marins semblent apparemment prêts à accepter l'offre qui leur est faite. Rapidement, l'équipage est rassemblé à bord du senau et met le cap vers l'Afrique.

Deux vrais marins, Silas Told et William Butterworth, insistèrent sur le fait que les capitaines n'étaient pas « les mêmes en mer et à terre ». Quand ceux-ci recrutaient sur le port, ils se montraient charmants et accommodants. Pour son premier voyage négrier, Told monta à bord du *Loyal George*, commandé par le capitaine Timothy Tucker. « Je crois fermement que jamais le monde n'a connu de plus vil scélérat, même si, à terre, il semble avoir le caractère et le tempérament d'un saint. » Butterworth avait connu une expérience similaire avec le capitaine Jenkin Evans du *Hudibras*. À terre, alors qu'il recrutait, il avait semblé empli de « sentiments paternels, de politesse et de courtoisie » mais, une fois à bord du navire, il se révéla « morose, maussade et tyrannique ». Il était d'« une

hypocrisie consommée ». Le capitaine changeait radicalement dès lors qu'il commençait à se construire son petit enfer privé [36].

Le tyran

Au bout de plusieurs mois, le capitaine avait enfin réussi à rassembler son équipage. Certains membres étaient montés à bord à la dernière minute, sobres ou ivres, et de gré ou de force. Avec diligence, le capitaine avait préparé le voyage avec l'un des marchands propriétaires du navire qui agissait en tant que « mari du navire[37] » au nom de tous les investisseurs. Le navire lui-même nécessitait généralement d'être réparé et radoubé, ce qui signifie que le capitaine devait traiter avec une petite armée d'artisans, depuis le maître charpentier du chantier jusqu'aux calfats[38], aux menuisiers, aux forgerons, aux maçons et aux vitriers, en passant par les fabricants de mâts, de poulies et de cordes, ceux de voiles et de gréements, ainsi que par des tonneliers, des peintres et des tapissiers. À la fin de la journée, il devait s'assurer que tout avait été effectué selon son désir. Puis venaient les fournisseurs – le boucher avec du bœuf, les boulangers avec des biscuits, les brasseurs avec de la bière. L'eau, surtout, était cruciale. Le capitaine s'assurait que le chirurgien disposait bien de ses instruments et de tout ce dont il avait besoin, et que l'artilleur avait suffisamment de poudre, de pistolets, de mousquets et de petits canons pour intimider les esclaves. Il s'occupait également du matériel de servage : les menottes, les chaînes et les colliers de fer, mais aussi le chat-à-neuf-queues, le *speculum oris* et les poucettes, tous éléments essentiels à la gestion de la cargaison humaine qui serait enfermée sur le pont inférieur. Le capitaine devait aussi se charger d'ouvrir des comptes pour chaque membre de l'équipage, prendre note de ce qui avait été payé à l'avance, allouer une certaine fraction du salaire à la femme du marin ou aux membres de sa famille et conserver la trace de ce

que les marins achèteraient au cours du voyage. Pendant ce temps, les seconds et l'équipage préparaient les voiles, le gréement, le matériel nautique et l'ancre. Entre ce moment et celui où le navire prenait la mer, le capitaine s'était assuré le contrôle de tous les aspects du navire – sa technologie, sa cargaison, ses réserves d'eau et de nourriture, mais également sa microéconomie et son système social. Le navire devenait alors réellement son royaume[39].

Aussitôt que le voyage commençait, le capitaine affirmait son pouvoir sur les tâches quotidiennes du navire ainsi que sur les hommes qui les accomplissaient. Certes, il déléguait une partie de son autorité aux officiers qui supervisaient ces diverses tâches, mais personne ne doutait du fait que ce fût lui qui détenait le pouvoir. De plus, il arrangeait et occupait le sanctuaire du pouvoir – sa cabine. Là, il dormait et dégustait des plats d'excellente qualité et spécialement préparés pour lui – il partageait le plus souvent son repas avec ses seconds et le chirurgien –, préparait le voyage et faisait ses multiples comptes rendus : il tenait son journal de bord, le registre qui permettait de suivre la consommation et le stock d'eau et de nourriture, les crédits ou les dettes contractés avec divers marchands et, bien sûr, la liste des cargaisons achetées et vendues. Personne n'avait le droit d'entrer dans sa cabine sans sa permission et, dans les faits, seuls les officiers pouvaient même s'en approcher. La cabine était également le lieu où le capitaine exerçait son pouvoir sur les corps des femmes esclaves : il choisissait régulièrement des « épouses » et des « favorites » qu'il obligeait à rester dans sa chambre et à lui procurer du plaisir sexuel. À bord du *Charleston*, par exemple, en 1795, le capitaine et tous ses officiers prirent chacun trois ou quatre « épouses », puis les vendirent pour « un bon prix » une fois atteint le Nouveau Monde. Ce qui se produisait dans le secret de la cabine du capitaine restait toujours un peu mystérieux aux yeux des membres de l'équipage, et ce n'était pas un accident : la plupart des capitaines cultivaient ce que l'on désignerait plus tard comme « l'isolement

du commandement ». Une familiarité trop grande avec les membres de l'équipage ou les captifs ne pouvait que diminuer leur autorité, tandis que la distance, le formalisme et une certaine sévérité du maintien ne pouvaient que la renforcer[40].

En effet, plus que tout, asseoir son autorité était la première priorité du capitaine. Cette autorité découlait en partie des traditions maritimes et en partie de son expérience et de ses connaissances. Les capitaines qui excellaient dans l'art de naviguer voyaient leur autorité respectée, et ce d'autant plus s'ils avaient déjà fait le voyage pour l'Afrique. L'autorité du capitaine dépendait également du contrat que le marin avait signé avec lui, et dans lequel il s'engageait à lui obéir. L'incapacité à se plier à l'autorité du capitaine entraînait la perte du salaire et/ou un châtiment, qui pouvait être exercé par le capitaine ou par l'État. Le pouvoir du capitaine, sur n'importe quel navire du XVIII^e^ siècle, était personnel, violent et arbitraire. Il connaissait bien ses marins, et régnait sans partage sur son petit univers. Mais les navires négriers et leurs capitaines étaient différents, comme le savaient bien les marins. Parce que le navire négrier était par définition saturé de tensions sociales toujours sur le point d'exploser, les capitaines n'hésitaient pas à recourir à des moyens extrêmes pour affirmer leur autorité dès le début du voyage.

De nombreux capitaines de navires négriers adoptaient un style de *leadership* autoritaire, que l'on pourrait résumer en un mot : ils se comportaient en « tyrans » (« *bully* »). Ils roulaient des mécaniques, menaçaient, harcelaient et intimidaient. La meilleure illustration de ce type de comportement reste sans doute le légendaire Thomas « Bully » Roberts, qui commanda neuf voyages entre l'Afrique et Liverpool de 1750 à 1768. Selon « Dicky Sam », un écrivain de Liverpool qui, se fondant sur des documents et le folklore local, rédigea une histoire de la traite à Liverpool en 1884, Roberts était un « tyran-né », et la brutalité « faisait partie de sa nature ». Quelles qu'aient été sa nature ou ses qualités innées, il est en tout

cas certain qu'il fut rendu encore plus brutal par le commerce des esclaves, tous les capitaines de négrier étant « sans peur, intrépides et impitoyables ». Au XIX^e^ siècle, ce genre de personnes « autoritaires » serait désigné par le terme « *bucko* ». Un capitaine ou un second *bucko* était un homme énergique qui allait toujours au-delà de ce que requérait le simple maintien de la discipline à bord d'un navire. Ceci, également, n'était pas un hasard[41].

La principale manière pour le capitaine d'asseoir son autorité consistait à harceler son équipage, soit en tant que tout, soit, ce qui était plus courant, membre par membre. Certains capitaines décidaient au tout début du voyage de manifester leur autorité grâce à une mise en scène édifiante : ils donnaient l'ordre à tous les hommes (sauf les officiers) de venir sur le pont avec leur malle-cabine, puis fracturaient celles-ci, les mettaient en mille morceaux ou les brûlaient, généralement sous le prétexte de chercher un objet volé, ce qui permettait avant tout au capitaine d'affirmer symboliquement l'étendue de son pouvoir et sa capacité à contrôler tous les aspects de la vie des marins[42]. Il arrivait souvent aussi qu'il choisisse une tête de Turc dans l'équipage, cette personne servant alors de médium pour intimider tous les autres marins. La plupart du temps, il s'agissait d'un mousse, d'un cuisinier ou d'un marin noir[43]. Si le harcèlement conduisait parfois au meurtre ou au suicide de la victime, il entraînait également de temps en temps le meurtre du capitaine. Ce fut le cas du capitaine John Connor, assassiné par son équipage en 1788. Sa conduite avait brillé, tout au long du voyage, par sa « sévérité barbare »[44].

Même quand un individu n'était pas la victime désignée du harcèlement du capitaine, une discipline violente était presque toujours à l'ordre du jour à bord des navires négriers. L'« instrument de correction » le plus important était le chat-à-neuf-queues, qui devenait bien vite et bien souvent un instrument de torture. Le chirurgien maritime Alexander Falconbridge l'a décrit comme « un manche ou une tige, constitué d'une corde d'une circonférence de dix centimètres et de vingt-quatre centimètres de long, au

bout duquel étaient attachées neuf branches ou queues, des cordelettes avec chacune trois ou quatre nœuds sur leur longueur ». Le chat était employé tout le temps du travail quotidien, que ce soit pour punir des infractions mineures ou de l'indiscipline, mais également au cours de châtiments spectaculaires, qu'ils concernent des marins ou des esclaves. (Certains capitaines étaient réticents à l'idée de se servir du chat sur les marins devant les esclaves, tandis que d'autres le faisaient intentionnellement, allant même de temps en temps jusqu'à ordonner à un esclave de fouetter un marin). Certains officiers s'attachaient tant au chat qu'ils dormaient avec. Le but des neuf queues et de leurs trois nœuds (certaines queues étaient de plus entrelacées de fil de fer) était de bien lacérer la peau des victimes. Mais le chat était loin d'être le seul outil pour maintenir la discipline. En effet, le navire regorgeait d'objets susceptibles à n'importe quel moment de se transformer en armes dans les mains d'un capitaine ou d'un officier : couteaux, fourchettes, foènes, cabillots[45], épissoirs et boulons de pompe de cale. Les capitaines n'hésitaient pas à mettre les marins mutins aux fers et, dans les cas extrêmes, à leur mettre un collier de fer, instrument qui n'était en général réservé qu'aux esclaves les plus rebelles. En un mot, le capitaine disposait de toute une technologie de la terreur pour contrôler son équipage[46].

Certains capitaines affirmaient encore leur pouvoir d'une autre façon quand ils rationnaient leurs marins pendant le séjour le long des côtes africaines et le Passage du Milieu. Ils justifiaient cette décision auprès des marins en prétextant que de mauvaises conditions de navigation risquaient d'allonger le voyage, que les vivres étaient difficiles à remplacer et qu'il était par conséquent nécessaire d'en conserver suffisamment. Ou bien ils se contentaient de leur annoncer qu'ils ne les avaient pas engagés pour les engraisser. Dans ces cas-là, les marins en voulaient amèrement à leur capitaine, et pensaient que celui-ci pinaillait sur les provisions pour réduire les coûts, et donc en réalité pour augmenter ses bénéfices et ceux des

investisseurs. La nourriture des marins était dès le départ de piètre qualité, et elle ne faisait que se détériorer au fur et à mesure que le voyage avançait. Les quantités de bœuf conservé dans la saumure fondaient à vue d'œil, tandis que les biscuits devenaient tellement infestés par la vermine qu'ils se déplaçaient tout seuls. L'eau était l'une des plus grandes sources de conflit, surtout quand le navire naviguait sous les tropiques. De nombreux navires négriers appliquaient une coutume étrange pour en limiter la consommation : les capitaines plaçaient un baril d'eau et un canon de pistolet tout en haut de la grande hune, ce dernier devant servir de verre, et les marins étaient contraints de grimper tout en haut du mât pour boire une gorgée d'eau[47].

Un autre aspect important du contrôle qu'exerçait le capitaine sur l'économie interne du navire consistait dans sa capacité à vendre aux marins ses effets personnels, ses « restes » (« *slops* »), c'est-à-dire des frocs, des pantalons, des vestes et des chapeaux, mais aussi des couteaux, du tabac, de la fine et du rhum, le tout à des prix exorbitants. Ceci était évidemment une autre source de colère pour les marins, dans la mesure où les prix pratiqués par le capitaine ponctionnaient violemment leur salaire. Au terme d'un voyage long et dangereux, certains marins ne touchaient même pas de salaire, et quelques-uns faisaient ce qu'ils appelaient le « voyage de Bristol », c'est-à-dire qu'ils revenaient vers leur port d'origine en devant davantage d'argent au capitaine pour ce qu'ils avaient acheté en mer que ce dernier ne leur en devait pour leurs services. Ceci créait une sorte de nouvelle servitude pour dette, et fournissait au capitaine de la main-d'œuvre gratuite pour ses futurs voyages négriers[48].

Le commerçant

Dès que le négrier touchait les côtes africaines, le capitaine se transformait en marchand, achetant et vendant des cargaisons aux commerçants africains et européens des côtes. Il était nécessaire d'avoir de l'expérience et des connaissances pour mener à bien ce commerce, que ce soit le « commerce de fort » ou le « commerce de bateau », mais elles étaient particulièrement vitales dans le cadre de ce dernier et, en fait, dans toute relation commerciale directe avec les Africains. Les capitaines de navire négrier qui avaient auparavant fait des affaires dans une région particulière et qui y connaissaient personnellement des commerçants disposaient d'un énorme avantage. Au cours du XVIII^{e} siècle, il devint de plus en plus facile aux capitaines de trouver des interprètes sur les côtes et, bien sûr, de nombreux commerçants africains apprirent à parler le pidgin ou un anglais créolisé. Toujours est-il que le capitaine qui connaissait une ou plusieurs langues africaines avait beaucoup plus d'options commerciales. Ceux qui bénéficiaient de cet avantage étaient généralement ceux qui avaient « grandi » au milieu de la traite et qui, par conséquent, avaient appris très tôt des idiomes africains. Hugh Crow s'y mit bien tard, mais il fit tant de voyages vers la baie du Biafra en tant que marin, que second et que capitaine qu'il s'enorgueillissait de parler l'igbo. Sa personnalité exubérante semble par ailleurs avoir fait de lui le capitaine favori des marchands avec qui il traitait, ou c'est du moins ce qu'il prétend dans ses mémoires.

Établir son autorité dans le cadre des relations commerciales n'était pas chose facile, et, de temps en temps, les capitaines de navire négrier avaient recours à la redoutable puissance de feu de leurs navires. Dans les zones où

les *guineamen* pouvaient mouiller près du rivage, il arrivait que le capitaine fasse tirer un ou deux coups de canon vers le village avec qui il faisait du commerce afin d'« encourager » les marchands locaux à lui amener davantage d'esclaves ou à baisser leurs prix. Henry Ellison témoigna devant le Parlement que, dans les années 1760, il avait vu sept ou huit capitaines tirer en même temps « à boulets rouges » sur un village commerçant du fleuve Gambie, mettant le feu à plusieurs maisons, le tout dans le seul but de leur faire baisser leurs prix. En juin 1793, le même genre de manœuvre fut effectué au Cameroun : le capitaine James McGauley fit tirer au canon sur la pirogue d'un marchand d'esclaves noir. Il tua l'un de ses hommes et fit comprendre au marchand qu'il ne devait pas vendre d'esclaves à un autre capitaine avant que McGauley n'ait achevé ses emplettes. Il faut ici toutefois préciser que ce phénomène était exceptionnel. Les capitaines, pour la plupart, cultivaient avec soin leurs relations avec les marchands d'esclaves africains, surtout s'ils avaient l'intention de faire plus d'un voyage. Le commerce sur le long terme, comme partout, dépendait avant tout de la confiance et de la satisfaction des deux parties[49].

Le coup d'envoi de la traite était donné quand le capitaine ordonnait à ses marins de hisser des ponts inférieurs une riche cargaison de divers biens manufacturés. Le pont principal du navire devenait alors un marché, et le capitaine jouait le rôle du « *big man* » du navire, traitant d'égal à égal avec un autre « *big man* » local, parfois un « roi », auquel il payait un tribut. Il donnait également un *dashee* ou un *comey*[50] aux grands chefs politiques et aux commerçants plus modestes, afin de les encourager à lui amener des esclaves. Il leur faisait servir de la nourriture et de la liqueur, et invitait parfois les marchands les plus importants à passer la nuit à bord de son vaisseau. S'ensuivait alors un processus complexe et très lent d'achat et de vente qui, de fil en aiguille, remplissait le pont inférieur de captifs prêts à être déportés en Amérique. Le travail du capitaine en tant qu'agent commercial est très précisément détaillé dans un document rédigé par

William Jenkins, alors qu'il faisait route en 1759-1760 vers Bonny à bord du *Molly*[51].

Tout d'abord, Jenkins fit la liste des objets que les investisseurs avaient embarqués sur le navire avant qu'il ne quitte Bristol, et les disposa sur le pont du *Molly* afin de les proposer à la vente. La cargaison était constituée d'armes à feu et de munitions, de textiles, de métaux et d'articles en métal, d'alcool et d'autres biens manufacturés comme des chapeaux et des colliers (des « *arrangoes*[52] »). On y trouvait plus précisément surtout des mousquets (six cents), des tromblons, des pierres à briquet et de la poudre puis, par ordre de valeur décroissante, un certain nombre de vêtements confectionnés en Angleterre et en Inde, comme des *nicanees*, des *romauls* et des *chelloes*[53] ; des lingots de fer et des barres de cuivre, des couteaux et des casseroles en fer, et quelques autres menus articles. Le capitaine Jenkins avait également à bord « 1 885 gallons de fine en fûts », ainsi que des bouteilles et un certain nombre de petits fûts qu'on appelait des « *caggs* »[54].

Ce qu'il y a de plus remarquable dans le document qu'a laissé Jenkins, c'est le soin avec lequel il a consigné toutes ses tractations avec les marchands d'esclaves africains, à commencer par le roi de Bonny, à qui il payait des taxes pour avoir le droit de commercer ainsi que pour pouvoir se nourrir et boire de l'eau potable. Jenkins enregistra tous les marchands sans exception par leur nom. Il donna le *dashee* à « lord York », à « Black Tom », à « Cudjoe », à « Parlement Gentleman », à « Gallows », ainsi qu'à soixante-quinze autres marchands qui, en gros, s'inscrivaient au sein de deux réseaux commerciaux, l'un sous la houlette du roi et l'autre sous celle du grand marchand John Mendoss. Mais, sur les quatre-vingts marchands à avoir reçu le *dashee*, cinquante-huit n'apportèrent aucun esclave au *Molly*. On peut également lire dans ce texte : « Roi de bonny : confiance », suivi d'une série d'objets devant lui être apportés lors d'un prochain voyage pour être échangés avec des esclaves. Il est clair que Jenkins travaillait activement à construire et entretenir son réseau professionnel[55].

La plupart des achats se faisaient au détail, dans la mesure où les marchands n'amenaient qu'un, deux voire trois esclaves à bord en même temps, ainsi qu'il était généralement d'usage sur la côte de Guinée. Seuls trois vendeurs fournirent, en tout, plus de vingt esclaves. Six autres en amenèrent plus de dix, mais seulement en très petite quantité à chaque visite. Le plus gros fournisseur était Jeremy Sharp, qui visita sept fois le navire et vendit 28 esclaves à Jenkins. Vingt-quatre des marchands qui amenèrent des esclaves se virent offrir le *dashee*, tandis que vingt-cinq autres en furent privés. Mais ceux qui avaient reçu le *dashee* avaient fourni 216 esclaves, soit plus des trois quarts des 286 esclaves qui formeraient la cargaison finale de Jenkins. Parmi ceux qui vendirent des esclaves à Jenkins, seuls quinze ne revinrent pas à bord pour effectuer une seconde vente. Pris tous ensemble, le groupe de ceux qui se présentèrent plusieurs fois vendit 267 esclaves à Jenkins, soit 93,3 % du total. Celui qui rendit le plus souvent visite au *Molly* fut un nommé Tillebo. Il vint onze fois à bord pour vendre d'autres êtres humains. En tout, le capitaine Jenkins effectua 160 transactions, ce qui lui permit de « remplir son navire » (« *slave his ship* ») plus rapidement que d'habitude, en l'espace de seulement trois mois. Sa cargaison définitive était composée de 125 hommes, 114 femmes, 21 garçons et 26 filles. Il ne fait aucun doute que le temps qu'il consacra à soigner ses relations s'avéra en définitive rentable. Maintenant qu'il avait mené avec une grande efficacité ses achats, de nouveaux défis l'attendaient : le Passage du Milieu avec 286 Africains rétifs sur le pont inférieur.

Frère capitaine

Les capitaines de navire négrier nouaient également des relations entre eux, surtout pendant les quelques mois qu'ils passaient sur les côtes à acheter des esclaves. Ils se rencontraient régulièrement dans les divers embarcadères, et dînaient à deux ou trois sur un navire, ou bien à terre, avec des marchands africains, sortant enfin de l'« isolement du commandement », et partageant au passage des informations précieuses. William Smith, un arpenteur-géomètre de la Royal African Company, remarqua en 1726 que les capitaines et les officiers des navires négriers des alentours du fleuve Gambie se « rendaient quotidiennement visite entre eux ». La même chose était vraie partout où les navires se rassemblaient. Même s'ils étaient en concurrence – pour faire les meilleures affaires, et le plus rapidement possible, avoir une pleine cargaison d'esclaves et faire voile promptement vers le Nouveau Monde –, ils reconnaissaient leurs intérêts communs et fondaient leurs actions sur cette reconnaissance [56].

John Newton communiquait ou rendait visite régulièrement à d'autres capitaines, échangeant avec eux toutes sortes d'informations précieuses, à propos de l'état de la traite, de la disponibilité ou du prix des esclaves, ou bien des nouvelles sur les derniers dangers ou les récents désastres. Il demanda à un capitaine de prendre à bord de son navire ses marins mutins et ses esclaves rebelles, et à un autre de lui prêter son chirurgien. Il faisait des concours de « taquineries » avec ses pairs, qui constituaient avant tout, semblerait-il, en du badinage d'ordre sexuel. Les autres capitaines taquinaient Newton à propos de sa dévotion servile envers une seule femme, son épouse, Mary ; il ripostait en affirmant que « certains d'entre

eux n'étaient rien d'autre que les esclaves d'une centaine de femmes », très certainement d'esclaves achetées sur la côte. Les capitaines de navire négrier maîtrisaient à merveille l'idiome propre à leur industrie.

Certaines des informations que partageaient les capitaines traitaient de questions de vie ou de mort. Ils parlaient souvent de désastres – de navires négriers « pris » par des Africains locaux, d'insurrections sanglantes, de marins disparus, d'explosions et de naufrages. On peut prendre la mesure de ce genre d'échanges dans le rapport que fit le capitaine Street depuis Rio Pongas, sur la Côte-au-vent, en 1807 : il y fait la liste de treize navires négriers, ainsi que du moment où ils seront supposés être « remplis » (« *slaved* ») et quitter la côte ; il y observe que les capitaines ont des difficultés à acheter suffisamment de riz pour nourrir les esclaves pendant le Passage du Milieu ; il y décrit la manière dont deux vaisseaux ont été endommagés par une grande marée alors qu'ils mouillaient dans la rade d'une *factory* locale de commerce des esclaves ; enfin, il rapporte une tentative de meurtre et une mutinerie contre le capitaine McBride à bord du *Hind*, la haute mortalité de ce navire, et une désertion massive des marins servant sur le *Byam*[57].

Lors de leurs réunions, les capitaines discutaient principalement de leurs affaires – surtout de la disponibilité et du prix des esclaves, bien sûr, mais aussi des relations qu'ils entretenaient avec les marchands noirs (lesquels étaient fiables et lesquels ne l'étaient pas), ou de quel genre de produits ces marchands désiraient par-dessus tout acheter. Il arrivait également qu'ils partagent leurs ressources, se prêtent des travailleurs qualifiés (un charpentier ou un chirurgien), des médicaments, de la nourriture, et même des marchandises, dans la mesure où ces dons ou ces prêts ne mettaient pas en péril les intérêts des marchands et des propriétaires de navires qui avaient financé le voyage. Lors de ces réunions, la place d'honneur était accordée au capitaine qui connaissait le mieux la région. Le marin William Butterworth rapporte une coutume dans laquelle le capitaine le plus « âgé »

du groupe (c'est-à-dire le plus expérimenté dans le commerce des esclaves) menait la flotte tandis qu'elle remontait le fleuve Calabar jusqu'à la cabane à pirogues[58].

Les capitaines comparaient également leurs notes sur les officiers, leurs marins et leurs esclaves. Ici, la réputation d'un jeune officier pouvait aussi bien se faire qu'être détruite, car tous les capitaines prenaient bonne note du nom des hommes qu'on leur disait compétents et fiables, afin de savoir qui engager ou non lors de voyages futurs. Ils parlaient souvent, ou plutôt se plaignaient, de leurs chirurgiens et de leur incompétence. Ils avaient tendance à faire entièrement porter la faute aux chirurgiens dès que la mortalité augmentait sur leur navire et que ces derniers peinaient à l'endiguer et, dans quelques cas, des conflits sérieux éclatèrent entre les capitaines et leurs chirurgiens, mieux éduqués et même parfois « adeptes des Lumières »[59].

Les conversations à propos des esclaves et des marins avaient tendance à avoir pour sujets leur santé et leur attitude rebelle. La « liste noire » des marins était mise à jour lors de ces réunions. C'est également là que l'on décidait de se débarrasser de ses marins mutins en les transbordant sur des navires de guerre. Les capitaines en profitaient pour comparer leurs notes sur les châtiments infligés aux marins récalcitrants, et félicitaient celui qui avait fait preuve d'innovation et d'inventivité en matière de torture. Les conversations portant sur les esclaves n'étaient guère différentes, même si elles étaient évidemment entrelardées de remarques racistes, et s'attardaient sur les différents groupes ethniques et leurs réactions respectives à leur montée à bord. Il existait une sorte de code non écrit de fraternité entre les capitaines de navires négriers mouillant le long des côtes africaines : quelle que soit leur nationalité, ils se portaient assistance dans les conflits les opposant aux esclaves et aux marins, et plus la rébellion était forte, plus leur solidarité était profonde[60].

Parfois, le collectif des capitaines de navire négrier se comportait comme une sorte de gouvernement. Quand un problème se posait à l'ensemble des négriers d'une région, l'un des capitaines convoquait une réunion du conseil à laquelle devaient se rendre tous les capitaine naviguant dans la région. À l'instar des officiers de la marine qui se rassemblaient pour décider d'une stratégie, les capitaines de navire négrier délibéraient et rendaient un jugement collectif quant à la meilleure réponse à apporter à une situation donnée. Ils pouvaient par exemple statuer sur le sort du meneur d'une révolte ratée, comme le demanda William Snelgrave à un groupe de sept autres capitaines en 1721 : leur verdict était qu'il convenait de rapprocher tous les navires, d'amener tous les esclaves sur le pont principal, de hisser le malfaiteur dans les airs, puis de lui tirer dessus pendant sa lente ascension, afin que tous les captifs puissent bien s'imprégner de cette leçon de terreur. L'esclave en question tenta de plaider sa cause devant Snelgrave, soutenant qu'il avait une trop grande valeur économique pour être exécuté. Il avait tort. Snelgrave et les autres capitaines étaient farouchement déterminés à envoyer un message fort : tel serait le sort de tout esclave qui tuerait un « homme blanc ». Hugh Crow, lui, convoqua une réunion de tous les capitaines à Bonny pour recueillir leur opinion sur ce qu'il convenait de faire d'un de ses marins, ivre le plus clair de son temps, qui fomentait une mutinerie et poussait même le capitaine à craindre pour sa vie. Le verdict fut de l'autoriser à conserver sa cabine (car il était issu d'une « famille respectable de Liverpool ») tout en le retirant du service actif[61].

Les capitaines, quand ils étaient entre eux, passaient également beaucoup de temps à se vanter de l'ingéniosité dont ils faisaient preuve dans leurs pratiques commerciales frauduleuses – ils vendaient des alcools coupés à l'eau, des barils de poudre dotés d'un double fond, des pièces de tissu découpées dans des vêtements, et « trichaient sur le nombre, le poids, la mesure ou la qualité de ce qu'ils achetaient de toutes les manières

envisageables ». Newton se souvient que « celui qui était devenu un maître fraudeur gagnait l'admiration de tous ses pairs ». C'était l'art du commerce. Pour résumer, les capitaines faisaient entre eux preuve d'une certaine camaraderie, ils avaient conscience de former une communauté d'intérêts et d'appartenir à une espèce à part. Leurs réunions représentaient en quelque sorte une société d'entraide pour Blancs propriétaires [62].

Le geôlier

La longue et lente acquisition des captifs le long des côtes d'Afrique de l'Ouest était conduite dans un état de « paix qui ressemblait fort à la guerre ». Les esclaves passaient six mois voire plus à bord du navire avant que les achats ne soient terminés, puis encore six à dix semaines pendant le Passage du Milieu. Quelques capitaines essayaient de mélanger leur « cargaison », mêlant des individus de cultures et de langues différentes dans l'espoir de diminuer leur capacité à communiquer, à coopérer entre eux et à résister, mais cette manière de faire se révélait généralement difficile, coûteuse, et en définitive peu pratique. Étant donné la concurrence extrême du marché de la traite et la nature de son organisation en Afrique, les capitaines avaient très peu de contrôle sur les esclaves disponibles, si bien qu'ils achetaient ceux qu'ils pouvaient. Pendant ces longs mois, le capitaine comme tous les membres de l'équipage partaient du principe – avec raison – que les gens amenés à bord étaient retenus contre leur gré et qu'ils feraient par conséquent tout ce qui était en leur pouvoir pour échapper à leur captivité. Le pouvoir du capitaine dépendait donc avant tout de l'usage de la force la plus brutale.

Généralement, le premier contact entre le capitaine et un esclave avait lieu au moment de son achat et de son inspection, que ce soit dans une forteresse, une *factory*, un village côtier ou à bord du navire. À ce moment-là, le capitaine et le médecin évaluaient l'âge, la santé et la capacité de travail de l'individu à l'aune des critères de leurs employeurs. Le capitaine en profitait également pour « lire » les « marques régionales » de la personne, c'est-à-dire qu'il tâchait d'identifier les scarifications rituelles

propres à chaque groupe culturel d'Afrique de l'Ouest. En se fondant sur son expérience personnelle, cette identification permettait au capitaine d'attribuer à l'esclave des comportements stéréotypés – la sagesse populaire qui avait cours chez les capitaines suggérait par exemple que les Igbos avaient tendance à se suicider, et qu'ils devaient être surveillés de près ; que les Coromantins étaient rebelles et devaient être enchaînés ; ou encore que les Angolares étaient passifs et n'avaient pas besoin, eux, d'être dans les chaînes. Le capitaine évaluait également l'« attitude » de l'individu – c'est-à-dire la probabilité qu'il coopère ou renâcle une fois à bord. Si le capitaine décidait d'acheter une personne donnée, il offrait un lot de marchandises aux marchands et négociait jusqu'à ce que l'affaire soit conclue. À partir de cet instant, l'esclave, qu'il soit homme, femme, garçon ou fille, ne serait connu du capitaine que par un numéro. Le premier esclave acheté était le numéro 1, et ainsi de suite jusqu'à ce que le navire soit chargé (« *slaved* ») et prêt à faire voile vers les Amériques.

L'implication des capitaines dans les tâches quotidiennes était variable. Après avoir délégué leur autorité, la plupart d'entre eux avaient tendance à se tenir à l'écart, et n'étaient visibles qu'à des moments précis, généralement quand ils arpentaient le gaillard d'arrière. Si certains se mêlaient aux esclaves masculins, la chose était rare, et ils le faisaient seulement accompagnés d'une garde sérieusement armée. Très peu d'entre eux mettaient les pieds sur les ponts inférieurs. En 1721, le capitaine Francis Messervy, commandant de la galère *Ferrers*, découvrit à son grand dam la raison de cette réticence. Selon le capitaine William Snelgrave, Messervy s'était rendu coupable d'avoir « couvert de trop de soins les Nègres à bord de son navire et d'avoir agi envers eux avec une trop grande tendresse » : il aidait par exemple à préparer et à servir leurs repas. Snelgrave écrit : « Je ne pouvais m'empêcher de lui expliquer à quel point sa conduite était imprudente car, même s'il était nécessaire qu'un commandant se mêlât parfois aux Nègres et observât la manière dont les

choses se déroulaient habituellement, il ne devait le faire qu'à des moments précis et accompagné de suffisamment de Blancs armés, au risque, sinon, que les esclaves ayant la vie du capitaine entre leurs mains ne soient encouragés à la rébellion. » Il semble que Messervy ait fait fi de l'avis de Snelgrave et, alors qu'il déambulait parmi les esclaves à l'heure du repas, « ils se saisirent de lui et lui fracassèrent le crâne avec l'un de ces baquets dont ils se servaient pour manger leur riz bouilli ». Éclata alors une insurrection qui avait été planifiée bien avant, et au cours de laquelle quatre-vingts Africains trouvèrent la mort, que ce soit par balle, par noyade (après avoir sauté par-dessus bord) ou suite à une grève de la faim. Pour Snelgrave, la morale de l'histoire était que les capitaines se devaient d'être extrêmement prudents quant à leur implication dans la gestion quotidienne des esclaves et ce, surtout parce que les esclaves étudiaient toujours la hiérarchie du navire et, s'ils en avaient l'occasion, frappaient en priorité la personne la plus puissante à bord : « ils visent toujours le chef, qu'ils distinguent rapidement grâce aux marques de respect dont il est l'objet ». Il n'était jamais difficile de deviner qui était le « *big man* » à bord d'un navire négrier[63].

À chaque fois qu'un nouveau groupe d'esclaves montait à bord, le capitaine et l'équipage l'étudiaient afin de repérer ceux qui seraient susceptibles d'être des « gardiens » ou des « esclaves de confiance »[64]. Il s'agissait d'Africains auxquels le capitaine et les membres de l'équipage pensaient pouvoir se fier et qui par conséquent étaient recrutés pour les aider à maintenir l'ordre à bord du navire. Ceux qui semblaient bien disposés à l'égard de leurs ravisseurs, surtout s'ils semblaient avoir de l'influence sur leurs camarades, se voyaient parfois offrir un marché. Les « gardiens » étaient choisis pour « dominer les autres ». Tous ceux qui parlaient anglais pouvaient servir de traducteurs pour leurs compatriotes, ou même parfois pour d'autres groupes culturels. Les femmes pouvaient se voir proposer un poste de cuisinière, parfois même celui de cuisinière

attitrée du capitaine (ce qui impliquait sans aucun doute d'autres fonctions). Il arriva même une fois qu'un homme africain trouvât une place de tailleur dans la division du travail à bord du navire. Mais les plus importants étaient ceux qui étaient choisis pour aider à maintenir l'ordre parmi les esclaves. Le capitaine (ou le second) pouvait également faire moult promesses aux garçons qui acceptaient au cours du voyage d'espionner les leurs et de leur rapporter toute rumeur de conspiration[65].

William Snelgrave a expliqué la manière dont l'on pouvait se servir d'un esclave pour maintenir l'ordre à bord du navire : une femme mûre, apparemment proche du roi des Fons, et peut-être même sa femme, était tombée en disgrâce et avait été condamnée à mort. Sur ordre du roi, on lui avait attaché les mains, on l'avait fait monter dans une pirogue et on l'avait balancée par-dessus bord pour qu'elle servît de pâture aux requins. La femme survécut et fut recueillie par les marins de Snelgrave qui l'amenèrent à bord du navire. Snelgrave craignait que le roi n'y voie un affront et qu'il ne se venge, si bien qu'il décida de la garder cachée. Cette femme, « raisonnable », et consciente que son âge avancé la rendait « inutile » en tant qu'esclave, fut reconnaissante à Snelgrave de l'avoir sauvée et fit tout son possible pour l'aider pendant le voyage. En raison de son haut rang, elle était connue d'une grande partie des esclaves à bord. Elle se servit de son influence pour les convaincre que les « hommes blancs » n'étaient pas aussi mauvais que ce qu'ils avaient entendu ; elle les consola, « apaisa leurs esprits ». « Elle avait une influence particulière, note Snelgrave, sur les femmes nègres, qui étaient d'habitude celles qui nous causaient le plus de problèmes, ou en tout cas celles qui faisaient le plus de boucan. » Cette « femme réussit à maintenir parmi elles un ordre et un sens des convenances comme je n'en avais encore jamais vu au cours de mes voyages ». Snelgrave lui exprima sa gratitude en lui trouvant un maître « bon et généreux », Charles Dunbar d'Antigua. La stratégie de cooptation pouvait donc bel et bien servir à maintenir l'ordre à bord du navire[66].

Un autre genre de cooptation, ou de marché, était moins volontaire et était d'une certaine manière impossible à distinguer du viol des Africaines à bord du navire. Les capitaines, et, moins souvent, les officiers, choisissaient des « favorites » parmi les femmes asservies : ils les faisaient sortir des ponts inférieurs et les installaient dans leurs cabines, ce qui signifiait plus d'espace, plus de nourriture et d'une meilleure qualité, plus de liberté, et, parfois, dans certains cas, une discipline moins violente. Tel a été du moins le cas pour la femme esclave qu'avait élue le capitaine de goélette John Fox, connue sous le nom d'Amba par les Africains et renommée Betsey par le capitaine et les autres Européens. Thomas Boulton s'est d'ailleurs plaint d'une femme africaine qui s'était servie de la relation privilégiée qu'elle entretenait avec le capitaine (mulâtre) John Tittle pour gagner du pouvoir à bord du navire. Il écrit de « Dizia, une *lady africaine* » :

> De ses charmes sombres, il était tant empêtré
> Que bientôt il l'ordonna second capitaine.
> Elle était si sévère sur tous les sujets
> Qu'au tonnelet d'eau elle fit mettre une grosse chaîne.
> Et tant qu'elle occupa cette position él'vée,
> Nulle âme assoiffée ne put sa soif étancher[67].

Pour peu que le capitaine se lassât de sa favorite, il lui suffisait de la renvoyer dans ses quartiers et de sortir de sa cabine pour lui trouver une remplaçante. En effet, il était courant sur les navires négriers que la cabine du capitaine jouxtât le quartier des femmes[68].

Les capitaines récompensaient également ce qu'ils considéraient comme un bon comportement. Hugh Crow entraîna quelques hommes esclaves à manœuvrer le canon du navire en 1806 car il redoutait une attaque d'un corsaire français. En retour, expliqua-t-il, les captifs « reçurent chacun un pantalon léger, une chemise et un chapeau ». « Ils étaient

extrêmement fiers de cet avancement » et en vinrent à ressembler davantage à des membres de l'équipage qu'à des esclaves. Un nombre conséquent de capitaines récompensaient les esclaves pour le travail qu'ils accomplissaient à bord, leur donnant par exemple du tabac ou de la fine quand ils nettoyaient les quartiers du pont inférieur. Il arrivait également qu'ils soient récompensés par des perles, de la nourriture supplémentaire ou – pour les hommes – qu'ils soient libérés de leurs chaînes, rare privilège. Lors d'une insurrection en 1704, un esclave de soixante-dix ans protégea le capitaine d'un coup de gourdin que tentait de lui assener un rebelle. Il eut le bras fracturé, mais, une fois arrivé en Virginie, sa liberté lui fut rendue. Si la capacité du capitaine à maintenir l'ordre à bord du navire reposait en partie sur de telles récompenses, il ne faut pas non plus en exagérer l'importance. En fin de compte, très peu d'esclaves se voyaient proposer un quelconque marché, et la grande majorité d'entre eux n'était gouvernée que par la force et la terreur la plus abjecte[69].

Le gouvernement du navire négrier dépendait en premier lieu de ce qu'on appelait les punitions exemplaires et des effets dissuasifs que l'on en espérait. Par conséquent, si les instruments disciplinaires du capitaine contribuaient à établir et à maintenir son pouvoir sur les marins, ils étaient encore plus essentiels s'agissant des esclaves. Dès que ceux-ci étaient sur le pont, et tout particulièrement lors des repas, le chat-à-neuf-queues était exploité au maximum de ses capacités. Les marins et le maître d'équipage s'en servaient pour « encourager » les esclaves à obéir – à bouger plus vite, à se mettre en rang, à manger proprement, etc. Celui qui refusait de se nourrir pouvait s'attendre à un long tête-à-tête avec le chat-à-neuf-queues, et c'était d'ailleurs souvent la seule manière de faire manger les esclaves. Certains résistaient au chat et continuaient à refuser toute nourriture, ce qui permettait au capitaine de faire entrer en scène un autre des instruments privilégiés de la terreur : le *speculum oris*. Le pont inférieur lui-même pouvait être utilisé pour discipliner les rebelles, comme le remarqua un

passager à bord d'un négrier en 1768 : « Le capitaine ne souffrit pas une âme sur le pont principal pendant plusieurs jours. Il désirait ainsi, me dit-il, calmer leurs ardeurs en les faisant bien transpirer. » Quand il accepta finalement que les rebelles remontent sur le pont principal, ils se révoltèrent à nouveau, si bien que, après avoir repris le contrôle, il jura que « nulle âme ne verrait le soleil avant leur arrivée à la Barbade »[70].

Une pratique bien plus courante à la suite d'une insurrection ratée consistait pour le capitaine à fouetter, torturer et exécuter les rebelles sur le pont principal afin de maximiser la terreur. À cet instant, le capitaine se départait de sa distance pour démontrer sa puissance par tous les moyens possibles – et avec des effets extrêmes. Au cours de ces châtiments publics pour l'exemple, c'était généralement le capitaine lui-même qui manipulait le chat-à-neuf-queues ou tournait les poucettes, qui torturait les rebelles et terrorisait leurs compatriotes. D'autres capitaines préféraient user d'un instrument appelé le « tourmenteur ». Il s'agissait d'une sorte de grande pince de cuisine chauffée à blanc que l'on appliquait sur la chair des condamnés. Rien ne suscitait davantage l'expression de la puissance du capitaine à l'état brut que la volonté des captifs d'y résister[71].

L’esprit sauvage de la traite

Quand, en quittant le port à bord du *Brownlow*, le capitaine Richard Jackson murmura qu’il avait dorénavant droit à son enfer privé, il s’imaginait y jouer le rôle du diable, et nombreux à bord en viendraient à le considérer de même – y compris son second, John Newton qui, quand il évoque la figure de Jackson dans ses mémoires, réussit à se réinventer lui-même comme un saint. Toujours est-il qu’en parlant de son enfer flottant, Jackson nous dit quelque chose de très important à propos de lui-même et des capitaines de négrier en général, y compris de John Newton. Dans une certaine mesure, leur pouvoir dépendait inévitablement de leurs capacités à infliger des cruautés et à faire souffrir. C’étaient les meilleurs moyens de contrôler les autres êtres humains. En un mot, leur pouvoir dépendait de la terreur qu’ils étaient capables d’inspirer et de faire régner. C’est pourquoi l’enfer, en tant que lieu de tourments volontairement infligés, est une analogie aussi juste que précieuse du navire négrier, et c’est également la raison pour laquelle, à la fin, les abolitionnistes n’eurent aucune difficulté à présenter les capitaines de navire négrier comme des démons dans leur propagande. Tous les capitaines de *guineamen* n’étaient certes pas des démons mais tous, d’une manière ou d’une autre, étaient très certainement possédés par le diable. Ce n’était pas là d’ailleurs une faiblesse propre à une personnalité ou à un caractère individuel, non, c’était seulement l’une des conditions préalables du poste ainsi que du système économique plus large qu’il servait[72].

Newton en vint finalement à le comprendre vers la fin de sa vie. Il avait navigué sur de nombreux navires négriers, que ce soit en tant que marin,

second, capitaine ou simple visiteur ; il avait appris les traditions de la mer et de la traite, et avait observé les pratiques de nombreux capitaines. Il insiste beaucoup sur le fait qu'il existait « quelques hommes humains et honnêtes » dans la traite. Il avait connu « plusieurs commandants de navire africain qui étaient des hommes prudents et respectables, et qui maintenaient une régularité et une discipline exemplaires à bord de leurs vaisseaux, mais trop nombreux étaient ceux qui possédaient un caractère différent ». Pour ces « trop nombreux » capitaines, comme Jackson, la cruauté devint le principe qui définissait leur pouvoir et cette idée se reflétait dans la culture de tous les capitaines de navire négrier[73].

Newton avait vu la cruauté sous toutes ses couleurs – surtout du pourpre, du rouge et du bleu. Souvent, les capitaines accusaient les marins malades d'être paresseux, puis les fouettaient jusqu'à ce que, généralement, ils meurent. Tourmenter les marins leur permettait également de rendre plus courtes les monotones heures de la traversée : « la manière principale dont le chef occupait ses loisirs semblait être d'étudier la manière de rendre les marins aussi malheureux que possible – du moins ceux qu'il avait pris en grippe ». Pour les captifs, évidemment, l'usage de la terreur était bien plus répandu. Les capitaines déversaient des flots de terreur sexuelle sur les femmes. Pour les hommes, la terreur était d'une autre nature, quoique tout aussi intense. Newton assista à des « raclées sans pitié, qui continuaient jusqu'à ce que les pauvres créatures n'aient même plus la force de grogner sous les coups, et qui ne cessaient que quand l'esclave ne donnait presque plus signe de vie ». Il vit des esclaves agoniser des heures, et mêmes des jours, les doigts avalés par les poucettes. Il connut un capitaine qui « étudiait avec la plus grande attention comment rendre la mort la plus atroce possible ».

Lui-même ne put se résoudre à rapporter toute l'ampleur de la terreur sur les navires négriers dans son pamphlet *Thoughts upon the African Slave Trade*, pas plus qu'il n'en fut capable devant la commission de la Chambre

des communes lors de son témoignage. Mais, en revanche, il raconta tout ce qu'il avait sur le cœur dans une lettre privée envoyée à l'abolitionniste Richard Phillips, en juillet 1788. Dans cette lettre, il ne fait aucun doute qu'il parle d'un capitaine avec lequel il avait navigué, très probablement Richard Jackson, maître de l'enfer du *Brownlow* en 1748-1749. Newton « entendait régulièrement de la propre bouche du capitaine les moindres détails de sa cruauté ». (Remarquez le « régulièrement », et la fierté implicite qui accompagne le fait d'être dans le saint des saints.) À la suite d'une insurrection ratée, Jackson condamna les esclaves rebelles à la mort, puis choisit avec soin les modalités du châtiment. Le premier groupe :

> Il les découpa ; c'est-à-dire qu'avec une hache, il leur trancha d'abord les pieds, puis les jambes au-dessus du genou, puis les cuisses ; de la même manière, il s'attaqua à leurs mains, puis à leurs bras juste au-dessus de leurs coudes, puis à leurs épaules, jusqu'à ce que de leurs corps il ne reste qu'une sorte de tronc d'arbre dont toutes les branches avaient été coupées ; puis, pour finir, il leur trancha la tête. Et, tandis qu'il procédait, il jetait les membres puants et les têtes au beau milieu du groupe d'esclaves tremblants qui étaient restés enchaînés sur le pont principal.

Le capitaine jugea la terreur insuffisante, si bien qu'il décida de s'occuper du deuxième groupe.

> Il attacha autour de la partie supérieure de leurs têtes une fine chaîne métallique, très souple, que les marins appelaient un « point », et ce d'une manière assez lâche pour qu'on puisse y introduire un levier. Il tira progressivement sur le levier, si bien que l'étau se fit de plus en plus serré, jusqu'au point où les yeux des esclaves sortirent de

> leurs orbites ; quand il fut suffisamment repu de cruauté, il leur trancha la tête.

Il est impossible de savoir si Newton a seulement entendu parler de ces châtiments ou bien s'il en a été le témoin, voire le participant actif. Toutefois, ce souvenir a l'air plus vivace qu'un simple racontar et, de plus, il est possible que Newton relate un événement qui soit effectivement arrivé à bord du *Brownlow*, puisque le capitaine y mata bien une insurrection et, sans aucun doute, infligea des châtiments cruels aux coupables. La sécurité primait sur l'humanité. Si Newton a été impliqué dans ces horribles pratiques – et le second du *Brownlow* l'était forcément, peut-être même comme bourreau –, ce ne serait pas là la première fois qu'il mêlerait d'une manière bien commode ce qu'il fit et ce dont il entendit juste parler. Dans *Thoughts upon the African Slave Trade*, il prétend avoir « vu » les poucettes utilisées, « un engin terrible qui, pour peu qu'une main implacable tournât la vis, provoquait une agonie insupportable ». Dans un sens technique, c'était vrai : Newton avait effectivement « vu » les poucettes à l'œuvre *pour la bonne raison qu'il s'en était lui-même servi* – et sur des enfants, rien de moins. Newton a écrit à sa femme : « Le pouvoir que j'exerce sur mon petit territoire est aussi absolu (vie et mort exceptées) que celui de n'importe quel potentat d'Europe. » Mais ceci est un mensonge, comme l'illustre l'histoire du capitaine Jackson racontée par Newton : posséder son enfer privé impliquait de fait des questions de vie ou de mort.

Newton a développé une théorie selon laquelle la violence, la cruauté et la terreur étaient intrinsèques au commerce des esclaves. Il explique que la plupart des capitaines de *guineamen* – mais pas tous – étaient brutaux ou, pour le dire dans un langage plus chrétien, avaient le « cœur dur », et à un point impossible à imaginer pour qui n'avait pas eu l'expérience de la traite. Il écrit : « Une certaine sauvagerie s'immisçait dans l'esprit de ceux (mais pas tous, comme je l'ai observé) qui exerçaient le pouvoir à bord des

navires négriers africains, depuis le capitaine jusqu'aux échelons inférieurs. C'était l'esprit de la traite qui, comme un air pestilentiel, était si contagieux que rares étaient ceux qui y échappaient. » La violence et la souffrance étaient choses si communes à bord d'un navire négrier que le « travail » lui-même – c'est-à-dire la discipline et le contrôle de la « cargaison » humaine – avait tendance à « effacer le sens moral, et à dérober le cœur de tout homme disposant d'un caractère doux et humain pour l'endurcir et le rendre, tel l'acier, insensible à toute émotion charitable ». Ainsi, aussi bien chez les officiers que chez les simples marins, le commerce des esclaves produisait et reproduisait une insensibilité morale dure et violente.

L'esprit le plus insensible et le plus sauvage appartenait indéniablement au capitaine, souverain de ce monde de bois doté d'un pouvoir « absolu ». Pour ceux qui étaient « élevés » pour la traite, l'acquisition de connaissances et l'endurcissement du cœur allaient de pair. Newton explique : « De nombreux capitaines ont grandi dans ce commerce. Ils ont été mousses, marins ordinaires et seconds avant d'obtenir leur premier commandement, et ont progressivement acquis une certaine disposition à la cruauté en même temps qu'une solide connaissance de la traite. » Apprendre la cruauté faisait donc partie intégrante de l'apprentissage de la traite, comme le réalisa le capitaine Bowen alors qu'il essayait de contenir la violence féroce de son second, « initié dès son plus jeune âge à Liverpool » au commerce des esclaves. Bowen décréta que l'homme était « incurable » et se débarrassa de lui. Ce fut d'ailleurs le seul et unique voyage que Bowen fit comme capitaine de navire négrier. Newton, quant à lui, faisait intégralement partie du système de terreur qui s'appliquait aussi bien aux marins qu'aux esclaves, un système qui non seulement pratiquait une violence impitoyable, mais qui la glorifiait [74].

Ce que Newton avait compris fait écho à de nombreux autres témoignages d'individus impliqués dans la traite. Au sujet des officiers de son propre navire, le marin William Butterworth écrivait : « Seuls les

cyclopes ont pu forger leurs cœurs d'acier. » Le marin Silas Told, qui fut « sauvé » du commerce des esclaves grâce à sa conversion au christianisme à Boston, en 1734, reconnaît que la cruauté du capitaine et la terreur qu'il faisait régner n'étaient pas un problème individuel, mais systémique. Il dit de lui-même, avec honnêteté : « Depuis ma promotion au rang de capitaine, je suis devenu aussi célèbre pour ma sauvagerie que le plus connu d'entre eux. » William Leigh, qui écrivit en tant qu'« Africanus » à propos du commerce des esclaves dans les années 1787-1788, affirme exactement la même chose. La « conduite cruelle de quelques individus » ou de quelques capitaines n'était pas le problème. C'était bien plutôt « la cruauté générale du système ». Telle est la signification ultime de l'« enfer » de Richard Jackson à bord du *Brownlow*[75].

1. John Newton à Richard Phillips, 5 juillet 1788, publié in Mary Phillips, *Memoir of the Life of Richard Phillips*, Londres, Seeley & Burnside, 1841, p. 29-31.
2. L'expression « la subordination et la régularité » fut utilisée par lord Kenyon dans le procès *Smith v. Goodrich*, dans lequel un marin poursuivait un capitaine de navire négrier pour une violente agression. Voir le *Times* du 22 juin 1792. Pour des raisonnements juridiques similaires, voir *Lowdeb v. Goodrich*, résumé dans le *Dunlap's American Daily Advertiser* du 24 mai 1791. Pour un aperçu des pouvoirs du capitaine dans la navigation marchande en générale, voir Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain, 1700-1750*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2010 (1987), chap. v.
3. Letters of Instructions from Henry Wafford to Captain Alexander Speers of the Brig *Nelly*, 28 septembre 1772, David Tuohy Papers, 280 TUO, 4/6 LRO ; Capitaine Peter Potter à William Davenport & Co., 22 novembre 1776, « Ship New Badger's Inward Accots, 1777 », William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/10/1/2. Voir *TSTD*, # 92536.
4. Hugh Crow, *Memoirs of Crow*, citations p. 67, 13, 2 et 29.
5. *TSTD*, # 83183. Le premier navire dont se souvient Crow n'apparaît pas dans le *TSTD*.
6. Stephen Behrendt, « The Captains in the British Slave Trade from 1785 to 1807 », in *Transactions of the Historical Society of Lanshire and Cheshire*, n° 140, 1990, p. 79-140 ; Jay Coughtry, *The Notorious Triangle : Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Philadelphie, Temple University Press, 1981, p. 50-53 ; Africanus, *Remarks on the Slave Trade, and the Slavery of Negroes, in a Series of Letters*, Londres, J. Phillips, et Norwich, Chase & Co., 1788, p. 50. Voir également Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, p. 35-39. Behrendt écrit que les capitaines anglais qui avaient survécu à plusieurs voyages « avaient souvent fait fortune dans la traite » et ce, tout particulièrement s'ils faisaient partie des 10 % des capitaines qui possédaient également des parts dans leur navire. Herbert Klein remarque qu'un capitaine pouvait accumuler « une fortune respectable » en deux ou trois voyages. Voir Herbert Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 83. Pour des cas de capitaines ayant rencontré des problèmes avec leurs employeurs, voir Amelia C. Ford (éd.), « An Eigteenth Century Letter from a Sea Captain to his Owner », in *New England Quaterly*, n° 3, 1930, p. 136-145 ; ainsi que Robert Bostock à James Cleveland, 20 janvier 1790, Robert Bostock Letterbooks, 387 MD 54-55, LRO ; « William Grice's Statement of Facts », King's Bench Prison, 2 juillet 1804 ; « Miscellaneous Tracts, 1804-1863 », 748F13, BL.
7. Letter of Instructions from David Tuohy (on behalf of Ingram & Co.) to Captain Henry Moore of the Ship *Blayds*, 25 juillet 1782, Tuohy Papers, 380 TUO, (4/9). Une autre raison pour laquelle Tuohy recommandait la plus grande cironspection était que Moore n'avait

encore jamais mis les pieds au fort de Cape Coast ou à Lagos. Voir *TSTD*, # 80578. Pour une étude de la planification et de la coordination qui étaient requises entre capitaines et propriétaires, voir Stephen D. Behrendt, « Markets, Transaction Cycles, and Profits. Merchant Decision Making in the British Slave Trade », in *William and Mary Quaterly*, 3e série, n° 58, 2001, p. 171-204. Pour un aperçu des pratiques commerciales, voir Kenneth Morgan, « Remittance Procedures in the Eighteenth-Century British Slave Trade », in *Business History Review*, n° 79, 2005, p. 715-749.

8. Jacob Rivera et Aaron Lopez au capitaine William English, Newport, 27 novembre 1772, in Donnan III, p. 264 ; Thomas Leyland au capitaine Charles Watt du *Fortune*, 23 avril 1805, 387 MD 44, Thomas Leyland & Co., ship's account 1793-1811, LRO. Voir également Samuel Hartley à James Penny, 20 septembre 1783, *Baillie v. Hartley*, exhibits regarding the Slave Ship *Comte du Nord* and Slave Trade. Schedule, correspondence, accounts, E 219/377, NA.
9. Les lettres d'instruction ont existé pendant toute la période que j'ai étudiée (1700-1808) et pour chaque région majeure de la traite : la Sénégambie, la Sierra Leone et la Côte-au-vent, la Côte-de-l'Or, la baie du Bénin, la baie du Biafra, et le Kongo-Angola. Pour des cas tirés du début et de la fin de cette période, voir Thomas Starke à James Westmore, 20 octobre 1700, in Donnan IV, p. 76 ; William Boyd au capitaine John Connolly, Charleston, 24 juillet 1807, *ibid.*, p. 568-569. Voir également Humphry Morice à William Snelgrave, 20 octobre 1722, « Book Containing Orders & Instructions to William Snelgrave Commander of the *Henry* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade & c. on the said Coast, 3d Voyage. Anno 1722 » ; Humphry Morice à William Snelgrave, 22 septembre 1729, « Book Containing Orders & Instructions for William Snelgrave Commander of the *Katharine Galley* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade & c. on the said Coast. 5th Voyage. Anno 1729 » ; the Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres.
10. Morice à Clinch, 13 septembre 1722, Morice Papers ; Thomas Leyland au capitaine Caesar Lawson de l'*Enterprize*, 18 juillet 1803, 387 MD 43, Leyland & Co., ships'accounts ; Owners'Instructions to Captain Young, 24 mars 1794, Account Book of Slave Ship *Enterprize*, DX/1732, MMM. Voir *TSTD*, # 81302.
11. Humphry Morice à Edmund Weedon, 25 mars 1725, « Book Containing Orders & Instructions for Edmund Weedon Commander of the *Anne Galley* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade & c. on the said Coast, 4th Voyage : Anno 1722 » ; Morice Papers ; Jonathan Belcher, Peter Pusulton, William Foy, Ebenezer Hough, William Bant et Andrew Janville au capitaine William Atkinson, Boston, 28 décembre 1728, in Donnan III, p. 38.
12. Isaac Hobhouse, No. Ruddock, Wm. Baker au capitaine William Barry, Bristol, 7 octobre 1725, in Donnan II, p. 329 ; Joseph et Joshua Grafton au capitaine ***, 12 novembre 1725, in Donnan III, p. 80.
13. Humphry Morice à William Clinch, 25 mars 1725, « Books Containing Orders & Instructions for William Clinch Commander of the *Judith Snow* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade & c. on the said Coast. Voyage 1. Anno 1722 », Morice Papers ; Thomas Leyland au capitaine Charles Kneal du *Lottery*, 21 mai 1802, 387 MD 42, Leyland & Co., ships'accounts ; James Laroche au capitaine

Richard Prankard, Bristol, 29 janvier 1733, Jeffries Collection of Manuscripts, vol. XIII, Bristol Central Library ; Owners'Instructions to Captain William Young, 24 mars 1794, Account Book of Slave Ship *Enterprize* Owned by Thomas Leyland & Co., Liverpool, DX/1732, MMM ; the South Sea Company : Minutes of the Committee of Correspondence, 10 octobre 1717, in Donnan II, p. 215 ; Boyd à Connolly, 24 juillet 1807, in Donnan IV, p. 568.

14. John Chilcot, P. Protheroe, T. Lucas & son, Jams. Roget au capitaine Thos. Baker, Bristol, 1er août 1776, Account Book of the *Africa*, 1774-1776, BCL. Pour un compte rendu du voyage de l'*Africa*, voir W. E. Minchinton, « Voyage of the Snow *Africa* », in *Mariner's Mirror*, n° 37, 1951, p. 187-196.
15. Stephen Behrendt, « Captains in the British Slave Trade », art. cit., p. 93 ; « Sales of 338 Slaves received per the Squirrel Captain Chadwick on the proper Account of William Boats Esq. & Co Owners of Liverpool, Owners », Case, & Southworth Papers, 1754-1761, 380 MD 36, LRO.
16. Ball, Jennings & Co. to Samuel Hartley, 6 septembre 1784, *Baillie v. Hartley*, E 219/377. La répartition était de 1221.1.1.3 livres pour la commission, 634.19.0 livres pour le privilège et 84 livres pour le salaire.
17. La gestion des « privilèges » a changé au fil du temps. Au début du XVIIIe siècle, le capitaine et les officiers choisissaient eux-mêmes les esclaves qu'ils désiraient au titre de « privilèges » (se réservant évidemment ceux dont ils pensaient tirer le meilleur prix) mais, quand ces derniers mouraient, ils révisaient fréquemment leur choix initial afin de faire incomber la perte au propriétaire de la cargaison. Pour mettre fin à cette pratique, les marchands donnèrent l'ordre au capitaine de sélectionner – et de marquer au fer rouge – leurs esclaves sur la côte, et ce en présence de tous les officiers. Cette mesure se révéla insuffisante, dans la mesure où tous les officiers partageaient les mêmes intérêts, du moins à ce sujet, et se couvraient donc les uns les autres. Les marchands adoptèrent donc une approche différente, et précisèrent qu'un esclave au titre de « privilège » ne correspondait pas à un individu particulier, mais à la valeur moyenne de tous les esclaves après qu'ils ont été vendus au Nouveau Monde. Cette dernière règle incita les capitaines à davantage veiller à la survie de l'ensemble des esclaves, mais, en même temps, elle les poussa également à tuer les plus malades et les plus faibles d'entre eux à l'approche du port, dans la mesure où ceux-ci auraient fait baisser la moyenne, et par conséquent la valeur du privilège du capitaine. Voir également Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, *op. cit.*, p. 34-35.
18. Mathew Strong au capitaine Richard Smyth, 19 janvier 1771, Tuohy papers, 380 TUO, (4/4). Il semble que relativement peu de capitaines aient réellement possédé des parts de leur vaisseau ou de leur cargaison. Sur quarante et un capitaines (et quarante-cinq navires) ayant reçu des lettres d'instructions, nous connaissons les investisseurs et les propriétaires des navires dans trente-neuf cas. Sur ces trente-neuf cas, seuls quatre capitaines possédaient des parts : William Speers est cité comme « troisième propriétaire » du *Ranger* en 1767. La même année, David Tuohy était le « quatrième propriétaire » du *Sally*. Thomas Baker et Henry Moore furent les septième et sixième propriétaires de leur vaisseau, respectivement en 1762 et en 1782 ; *TSTD*, # 91273, # 91327, # 17886, et # 80578. Voir également Marge Dresser, *Slavery Obscured. The Social History of the Slave Trade in an English Provincial*

Port, Londres/New York, Continuum, 2001, p. 29 ; Stephen Behrendt, « The Captains in the British Slave Trade from 1785 to 1807 », art. cit., p. 107 ; Jay Coughtry, *The Notorious Triangle. Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, *op. cit.*, p. 49-50.

19. Instructions au capitaine Pollipus Hammond, Newport, 7 janvier 1746, Donnan III, p. 138.
20. N.d.T. : La bonnette (en anglais : *steering sail*) était une voile carrée supplémentaire, ajoutée en dehors d'une voile principale par l'intermédiaire d'un bout-dehors.
21. Lettre d'instructions de James Clemens au capitaine William Speers du navire *Ranger*, 3 juin 1767, Tuohy papers, (4/2). Pour plus d'informations sur les voyages de Clemens, voir *TSTD*, # 90408, # 90613 et # 90684.
22. Leyland à Kneal, 21 mai 1802, 387 MD 42, Leyland & Co., ships'accounts ; Henry Wafford au capitaine Alexander Speers du brick *Nelly*, 28 septembre 1772, Tuohy papers, 380 TUO, (4/6).
23. James Clemens, Folliott Powell, Henry Hardware et Mathew Strong au capitaine David Tuohy du navire *Sally*, 3 juin 1767, Tuohy papers, TUO, (4/2). Voir également Robert Bostock au capitaine Peter Bowie du *Jemmy*, 2 juillet 1787, Robert Bostock Letter-books, 1779-1790 et 1789-1792, 387 MD 54-55, LRO. Pour une discussion plus détaillée des mutineries chez les marins, voir *infra* le chap. VIII.
24. Hobhouse, Ruddock et Baker à Barry, 7 octobre 1725, in Donnan II, p. 327-328 ; Humphry Morice à Jeremiah Pearce, 17 mars 1730, « Book Containing Orders & Instructions for Jere[miah] Pearce Commander of the *Judith Snow* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade & c. on the said Coast. 7th Voyage. Anno 1730 », Morice Papers ; Propriétaire inconnu au capitaine Willliam Ellery, 14 janvier 1759, in Donnan III, p. 69.
25. Humphry Morice à Stephen Bull, 30 octobre 1722, « Book Containing Orders & Instructions for Stephen Bull Commander of the *Sarah* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade & c. on the said Coast. 2nd Voyage. Anno 1722 », Morice Papers, *Memoirs of Crow*, p. 22.
26. John Chilcott, John Anderson, T. Lucas et James Roger au capitaine George Merrick, Bristol, 13 octobre 1774, Account Book of the *Africa*, 1774-1776, BCL ; Boyd à Connolly, 24 juillet 1807, in Donnan IV, p. 568.
27. Robert Bostock au capitaine James Fryer du *Bess*, sans date (mais, en fait, 1791), Bostock Letter-books, 387 MD 54-55. Voir *TSTD*, # 80502. Je n'ai personnellement trouvé aucune menace dans les lettres d'instruction des marchands que j'ai pu lire.
28. Chilcott *et al.* à Merrick, 13 octobre 1774, Account Book of the *Africa*, 1774-1776, BCL ; Stephen D. Behrendt, « Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 49-71.
29. *Ibid.* Voir également K. G. Davies, « The Living and the Dead : White Mortality in West Africa, 1687-1732 », in Stanley L. Engerman et Eugene D. Genovese (dir.), *Race and Slavery in the Western Hemisphere : Quantitative Studies*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 83-98.
30. Starke à Westmore, in Donnan IV, p. 76 ; Joseph et Joshua Grafton au capitaine ***, 12 novembre 1785, in Donnan III, p. 78-79 ; Chilcott *et al.* à Merrick, 13 octobre 1774, Account Book of the *Africa* ; Robert Bostock au capitaine Samuel Gamble,

16 novembre 1790, Bostock Letter-books, 387 MD 54-55 ; Chilcott *et al.* à Baker, 1er août 1776, Account Book of the *Africa.*

31. Joseph et Joshua Grafton au capitaine ***, 12 novembre 1785, in Donnan III, p. 80. William Snelgrave à Humphry Morice, Jaqueen, 16 avril 1727, Morice Papers.
32. N.d.T. : que l'on pourrait traduire par *L'Adieu du marin, ou la Panoplie du négrier, une comédie en trois actes.*
33. Thomas Boulton, *The Sailor's Farewell ; Or, the Guinea Outfit, a Comedy in Three Acts*, Liverpool, 1768 ; *Newport Mercury*, 9 juillet 1770. Quand Boulton écrivit plus tard *The Voyage, a Poem in Seven Parts* (Boston, 1773), il en a effacé ce qui devait constituer des souvenirs douloureux (s'il parlait bien du même voyage). Il n'y mentionne ni les esclaves ni leur insurrection. Voir *TSTD*, # 91564.
34. N.d.T. : En historiographie, l'histoire « vue d'en bas », ou « *history from below* » (par opposition à l'histoire « vue d'en haut ») est l'histoire racontée non pas du point de vue de ses institutions ou de ses « grands hommes », mais de ses sujets ordinaires. Parmi les grands représentants de ce courant historiographique, on peut citer E. P. Thompson (*La Formation de la classe ouvrière anglaise*, trad. de Gilles Dauvé, Mireille Golaszewski et Marie-Noëlle Thibault, Paris, Seuil, « Points », 2012), Howard Zinn (*Une histoire populaire des États-Unis. De 1492 à nos jours*, trad. de Frédéric Cotton, Marseille, Agone, 2002) et, bien sûr, Marcus Rediker (avec Peter Linebaugh, *L'Hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, trad. de Christophe Jaquet et Hélène Quiniou, Paris, Éditions Amsterdam, 2008).
35. N.d.T. : Le parti égalitariste des niveleurs (*levellers*), apparu vers la fin de la première révolution anglaise (1641-1649), prônait l'abolition des privilèges de classe et le nivellement des inégalités de fortune et de condition sociale. Revendiquant la communauté des biens, les niveleurs socialisèrent des terres par l'action directe pendant la guerre civile. Marx voyait dans les niveleurs l'apparition précoce d'un « parti communiste réellement agissant ».
36. *An Account of the Life*, p. 19 ; *Three Years Adventure*, p. 6. Étrangement, Boulton ne mentionne pas l'un des moyens de recrutement les plus courants, à savoir l'appel à un « *crimp* », un recruteur prêt à toutes les bassesses pour faire monter des marins à bord d'un navire négrier.
37. N.d.T. : En Angleterre, les navires sont traditionnellement de sexe féminin.
38. N.d.T. : Le calfat était un artisan dont la fonction était de calfater la coque, c'est-à-dire de la rendre étanche.
39. Pour un bon exemple, très détaillé, de la manière dont l'on préparait un navire négrier pour la navigation, voir Account Book of the *Africa*, 1774-1776, BCL.
40. Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into interior of that Country ; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, particulars concerning the Slave Trade*, Troy, N.Y., Luther Pratt, 2de éd., 1797, p. 150.
41. « Dicky Sam », *Liverpool and Slavery. An Historical Account of the Liverpool African Slave Trade*, Liverpool, A. Bowker & Son, 1884, p. 21-22.
42. Entretien avec Mr. Thompson in *Substance*, p. 24 ; témoignage de James Towne, en 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 27.

43. Voir par exemple *Times*, 21 janvier 1808 ; *Newport Mercury*, 15 juin 1767 ; *An Account of the Life*, p. 26 ; *Enquirer*, 12 septembre 1806. Voir également le pamphlet *Unparalleled Cruelty in Guinea Captain*, imprimé par H. Forshaw, sans lieu ni date, mais sans doute autour de 1805, in Holt and Gregson Papers, 942 HOL 10, LRO.
44. *Connecticut Courant*, 10 août 1789. Voir également *American Minerva*, 15 mai 1794. Pour un exemple de capitaine rouant l'un des membres de son équipage de coups de poing et de coups de pied, traitement qualifié au cours de ce procès de « très doux », voir *Macnamera and Wordsale v. Barry*, 26 août 1729, Records of the South Carolina Court of Admiralty, 1716-1732, f. 729, National Archives, Washington, D.C.
45. N.d.T. : Une foène est un harpon à plusieurs dents, et un cabillot est une goupille de bois utilisée pour fixer les cordages.
46. Anecdote XI (sur l'*Othello*, commandé par James McGauley), in *Substance*, p. 134 ; *TSTD*, # 82978. Pour des cas de capitaines ordonnant à des esclaves de fouetter ou de faire du mal à des marins, voir *Seamen v. John Ebsworthy* (1738), « Minutes of Vice-Admiralty Court of Charles Town, South Carolina », 1716-1763, Manuscripts Departments, Library of Congress, Washington, D.C. ; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on Board the* Thetis Snow *of Bristol ; On a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua*, Londres, « imprimé par le SOUFFRANT pour son propre bénéfice, et par personne d'autre », 1775 (1760), p. 26.
47. *Macnamera and Worsdale v. Barry*, South Carolina Admiralty, ff. 713 et 729. Sur l'utilisation du canon de pistolet, voir le témoignage de James Towne, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 29.
48. Livre des salaires du *Swift* (1775-1776), du *Dreadnought* (1776), du *Dalrymple* (1776), du *Hawk* (1780-1781), du *Hawk* (1781-1782), de l'*Essex* (1785-1786), tous dans les William Davenport Archives, D/DAV/3/1-6, MMM. Voir *TSTD*, # 91793, # 91839, # 91988, # 81753, # 81754, # 81311 et # 81312. Sur l'*African Galley*, le capitaine James Westmore gagna plus d'argent en vendant des articles aux membres de son équipage (89.1.3 livres) que grâce à son salaire de 6 livres par mois. Voir « Accompts submitted by the Plaintiff in the Court of Chancery suit Capt. James Westmore, commander, v. Thomas Starke, owner of the slaver "African Galley" concerning expenses incurred by Westmore on a Voyage from London to Virginia via St. Thomas'Island, Gulf of Guinea, and back, 20 Apr. 1701-4 Dec. 1702 », Add. Ms. 45123, BL.
49. Témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 371 ; Rapport juridique, *Tarlton v. McGawley, Times*, 24 décembre 1793. Pour d'autres exemples d'usage de la force ou de menace de le faire, voir capitaine Baillie aux propriétaires du *Carter*, Bonny, 31 janvier 1757, in Donnan II, p. 512 ; Thomas Starke à James Westmore, sans date, in Donnan IV, p. 80 ; témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 321.
50. N.d.T. : Un *dashee* (ou *bassy*, ou *bizy*) était sur les côtes africaines un don en alcool qui précédait traditionnellement tout commerce. Le *comey*, lui, était une valeur calculée à partir du nombre de mâts d'un vaisseau et représentait le coût d'achat de deux « *puncheons* » – soit des tonneaux de 72 à 120 gallons – d'huile de palme.
51. « Account Book of the *Molly*, Snow, Slave Ship, dated 1759-1760 », Manuscripts Department, MSS/76/027.0, NMM. J'ai identifié ce voyage comme celui recensé dans

TSTD, # 17741, en dépit de la divergence de date. Le *Molly* quitta Bristol le 4 décembre 1758, vendit sa cargaison d'esclaves en Virginie le 15 juillet 1759, et revint à Bristol le 22 novembre 1759, mais le livre de comptes (« *account book* ») du *Molly* est daté de 1759-1760. (Ce livre de comptes ne peut être celui du voyage suivant de ce vaisseau, qui démarra à Bristol le 4 avril 1760 car, lors de celui-ci, la vente de la cargaison d'esclaves n'eut pas lieu en Virginie mais à la Jamaïque.) Une autre preuve à l'appui de cette identification est le nombre d'esclaves vendus. La base de données du commerce des esclaves, qui se fonde sur d'autres sources, prouve que le vaisseau vendit 238 esclaves et soutient qu'il en avait à l'origine rassemblés 292 . Le chiffre cité dans le livre des comptes est lui de 286. La notation de 1760 se fonde apparemment sur l'approbation finale du livre de comptes, le 14 avril 1760, par quelqu'un dont les initiales étaient P. F. W., qui renvoie peut-être à un marchand ou un vendeur, mais pas au propriétaire du navire, Henry Bright. Pour des registres commerciaux moins détaillés, voir « Slave Trader's Accompt Book, compiled on board the schooner "Mongovo George" of Liverpool, 1785-1787 », Add. Ms. 43841, BL ; George A. Plimpton (dir.), « The Journal of an African Slaver, 1789-1792 », in *Proceedings of the American Antiquarian Society*, n° 39, 1929, p. 379-465.

52. N.d.T. : Colliers de cornaline brute, très appréciés à l'époque par les marchands africains.
53. N.d.T. : Tous trois étaient des vêtements de coton filé en Inde et teints. Le *nicanee* possédait des rayures blanches et bleues, tandis que le *romaul* était teint en rouge ou en jaune.
54. Pour une analyse de la manière dont la demande africaine donna sa forme à la traite, voir David Richardson, « West African Consumption Patterns and their Influence on the Eighteenth-Century Slave Trade », in Henry A. Gemery et Jan S. Hogendorn (dir.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, New York, Academic Press, 1979, p. 303-330.
55. Pour se faire une idée de la nature du commerce dans la région du Vieux-Calabar à cette période, voir Paul E. Lovejoy et David Richardson, « True Pawnship, and Atlantic History. The Institutional Foundations of the Old Calabar Slave Trade », in *American Historical Review*, n° 104, 1999, p. 333-355. Le capitaine Jenkins est effectivement retourné à Bonny au cours de six autres voyages entre 1760 et 1769. Voir *TSTD*, # 17493, #17531, # 17599, # 17626, # 17635 et # 17722. Pour une liste plus courte mais comparable de marchands de la Côte-au-vent avec lesquels le capitaine Paul Cross faisait des affaires, voir Trade book, 1773, Paul Cross Papers, 1768-1803, South Caroliniana Library, Columbia.
56. William Smith, *A New Voyage to Guinea. Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants*, Londres, Frank Cass & Co., 1967 (1744), p. 34 ; [John Wells], « Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802 », Add. Ms. 3,871, f. 10, Cambridge University Library ; capitaine Thomas Earle à Mrs. Anne Winstanley, Calabar, 30 août 1751, Earle Family Papers, MMM.
57. *City Gazette and Daily Advertiser*, 10 décembre 1807. Pour le *Hind* et le *Byam*, voir *TSTD*, # 81862 et # 80722.
58. *Three Years Adventures*, p. 27.

59. Pour des cas de capitaines dénonçant leurs chirurgiens, voir vicomtesse Knutsford (dir.), *Life and Letters of Zachary Macaulay*, Londres, Edward Arnold, 1900, p. 86 ; capitaine Japhet Bird to ?, Montserrat, 24 février 1723, in Donnan II, p. 298 ; « Barque *Eliza*'s Journal, Robert Hall, Commander, from Liverpool to Cruize 31 Days & then to Africa & to Demarary ; mounts 14 Nine & Six Pounders, with 31 Men & Boys », T70/1220, NA.
60. Témoignage de Thomas Trotter, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 88-89.
61. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 181-185 ; *Memoirs of Crow*, p. 148-149.
62. Bruce Mouser écrit : « Une camaraderie particulière existait parmi les capitaines européens sur la côte. » Voir Bruce Mouser (dir.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica. The Log of the* Sandown*, 1793-1794*, Bloomington, Indiana University Press, 2002, p. 78.
63. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 185-191. En 1789, Robert Norris expliqua à une commission parlementaire qu'il ne descendait pas sur le pont inférieur dans le quartier des esclaves car cela ne faisait pas partie de sa charge. Voir le témoignage de Robert Norris, in *HCSP*, vol. 68, p. 8. Pour un capitaine extrêmement attentif à l'humeur des esclaves, voir Log of the Brick *Ranger*, Captain John Corran, Master, 1789-1790, 387 MD 56, LRO.
64. Témoignage de George Malcolm, 1799, in *HLSP*, vol. 3, p. 219.
65. T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum. In which is laid down, The Method of curing such Diseases as usually happen Abroad, especially on the Coast of Guinea.With the best way of treating Negroes, both in Health and in Sickness. Written for the Use of Young Sea Surgeon*, Londres, 1729, p. 129-130.
66. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 103-106.
67. N.d.T. : « *Whose sooty charms he was so wrapt in, / He strait ordain'd her second captain ; / So strict was she in ev'ry matter, / She even lock'd the jar of water ; / And whil'st in that high station plac'd, / No thirsty soul a drop must taste.* »
68. *Providence Gazette ; and Country Journal*, 27 décembre 1766 ; voir également *An Account of the Life*, p. 26 ; témoignage de Zachary Macaulay, 1799, in *HLSP*, vol. 3, p. 339 ; *Three Years Adventures*, p. 85 ; Thomas Boulton, *The Voyage, a Poem in Seven Parts*, *op. cit.*, p. 27. Boulton lui-même éprouva sans doute un intérêt amoureux pour Dizia, dans la mesure où c'était elle, écrit-il, qui « détruisit la paix de [s]on âme ».
69. *Memoirs of Crow*, p. 102 ; capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 165-168.
70. *Connecticut Journal*, 1er janvier 1768.
71. *Evening Post*, 16 mars 1809.
72. Newton à Phillips, in Mary Phillips, *Memoir of the Life of Richard Phillips*, *op. cit.*, p. 29-31.
73. Cette section se fonde sur les sources primaires et les archives citées au chapitre VI, notes 1, 3 et 5.
74. Entretien avec le capitaine Bowen, in *Substance*, p. 47. Pour un commentaire sur le capitaine d'un navire des Antilles qui avait pris le commandement d'un négrier sans pour

autant verser dans la brutalité habituelle, voir l'entretien avec Mr. Thompson, *ibid.*, p. 208-209.

75. *Three Years Adventures*, p. 41 ; *An Account of the Life*, p. 84 ; Africanus, *Remarks on the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 47-48.

CHAPITRE VIII

La « vaste machine » des marins

Alors qu'ils déambulaient dans les rues du front de mer de Liverpool, à cinq heures du matin, et que le ciel était encore sombre, les deux hommes entendirent le son d'un violon. L'un d'eux était capitaine de navire négrier, et l'autre, très probablement son chirurgien ; ils « étaient aux aguets, à la recherche de travailleurs » qui pourraient mener leur négrier à Cape Mount, en Afrique, afin d'y récupérer une cargaison humaine et de l'acheminer à travers l'Atlantique jusqu'aux plantations américaines. Quand ils entendirent ce son si révélateur, ils s'empressèrent de localiser la maison d'où il provenait car ils avaient « naturellement conclu que seuls des marins pouvaient encore être éveillés à cette heure, et dans ce genre de maison ». Ils avaient trouvé ce qu'ils étaient venus chercher[1].

La période n'était pas propice au recrutement pour le commerce des esclaves, et ils en étaient parfaitement conscients. Liverpool était sous tension : les marchands d'esclaves avaient réduit drastiquement les salaires et, bientôt, des milliers de marins en colère allaient se déverser dans les rues dans lesquelles ils étaient en train de rôder. Toujours est-il qu'ils avaient besoin de réunir un équipage, si bien qu'ils s'engouffrèrent nerveusement dans l'établissement et se dirigèrent vers le crissement du violon. Ils découvrirent la propriétaire du lieu endormie ou évanouie, ou peut-être même assommée, assise sur une chaise « la tête nue, les paupières noires

comme du charbon, une grosse bosse sur le front ; du sang avait coulé de ses narines et maculait la partie inférieure de son visage ». Près d'elle, un homme – son mari, supposèrent-ils – gisait sur une table renversée, jonchée de verres vides et de pintes en fer-blanc. Lui aussi était en piteux état. Sa perruque avait été balancée et avait atterri près de la cheminée, pas loin, son manteau était déboutonné et il tenait à la main une pipe brisée. Ses chausses pendouillaient sur ses chevilles, révélant des tibias contusionnés. Les deux officiers s'éloignèrent des deux victimes pour se diriger vers la source de la musique, « s'il était possible d'appeler cela de la musique ». Ils montèrent les escaliers. En haut, « une porte entrouverte était comme une invite à y jeter un coup d'œil »[2].

Ils virent alors un violoniste aveugle et un marin, seul, qui « sautillait et gambadait tout autour de la pièce, en chemise et pantalons ». Le marin dansant ne remarqua pas immédiatement les visiteurs mais, finalement, après l'une de ses « révolutions » autour de la pièce, il s'arrêta, les jaugea, et leur darda un regard mauvais. Dans un langage cru, il leur demanda ce qu'ils voulaient. Le chirurgien-narrateur explique ici au lecteur qu'il « eût alors été dangereux de dire la vérité » – c'est-à-dire qu'ils recrutaient pour un navire négrier – de sorte qu'ils lui « firent comprendre, avec modestie », qu'ils cherchaient quelqu'un pour travailler à bord d'un navire dont la destination fut discrètement laissée dans le flou.

Le marin répliqua « par une bordée de jurons » et réprimanda les visiteurs pour leur stupidité. Ils ne devaient vraiment rien connaître aux marins, expliqua-t-il, « pour croire une seule seconde qu'il allait reprendre la mer alors qu'il avait un violoniste sous la main, et qu'il pouvait danser toute la nuit et dormir toute la journée si tel était son bon plaisir ». Non, il ne comptait pas reprendre la mer avant que les nécessités économiques ne le prennent à la gorge, et il avait encore quinze shillings en poche. Il avait l'intention de les dépenser vite : « Je pense que je vais tout claquer aujourd'hui. Mais peu m'importe ! » Il avait encore des danses à exécuter.

Après avoir écouté avec attention, le capitaine et le chirurgien décidèrent qu'à « ces raisons, il n'y avait rien à répondre », si bien qu'ils tournèrent les talons pour s'en aller. Mais le marin les rappela : « Prêtez-moi l'oreille, gentilshommes. Cette salope en dessous, avec ses yeux tout noirs, elle veut me mettre dedans demain. » Il voulait dire par là qu'elle avait l'intention de lui jouer un mauvais tour pour se débarrasser de lui : elle comptait appeler un agent de police, et le faire mettre en prison pour dette et avait l'intention d'agir comme tous les propriétaires de troquet de Liverpool, à savoir le vendre à un navire négrier sur le départ et récupérer ainsi les deux ou trois mois d'avance sur salaire qu'il recevrait pour effacer son ardoise. Si les gentilshommes daignaient revenir le lendemain, il pourrait bien décider de « jouer un tour à sa façon à cette chienne » et quitter la ville avant qu'elle accomplisse sa sinistre besogne. Puis le marin déclara : « J'ai oublié de vous demander où va le navire » mais, d'un signe de la main, il ajouta que cela n'avait en fait guère d'importance.

Puis, revenant à son ordre du jour, il beugla : « Joue donc, vieille canaille aveugle ! »

C'était un « joyeux marin » (« *jolly jack-tar* ») sous sa forme la plus pure – un vagabond sans attache qui dansait, faisait la bringue et jurait sans souci du lendemain. Mais c'était également un homme à l'esprit indépendant, farouchement attaché à l'autonomie que pouvaient lui fournir des poches pleines, et empli de mépris pour ceux qui, prétendument meilleurs que lui, désiraient être ses employeurs. Partirait-il pour l'Afrique ? Peut-être. Il avait en tout cas laissé entendre que cette possibilité restait ouverte. Avec cette sorte de fatalisme de celui qui a roulé sa bosse, il avait glissé que la destination finale du navire n'avait pour lui aucune espèce d'importance. Les raisons pour lesquelles il désirait une couchette étaient purement économiques. En tant que prolétaire, il dépendait de sa paie, et il retournerait en mer à la minute où ses poches seraient à nouveau vides.

Ce genre de rencontre avait souvent lieu dans un contexte de guerre, ou plutôt de deux sortes de guerres différentes, mais liées entre elles. La première était la guerre entre nations, si commune au XVIII^e^ siècle. La Grande-Bretagne et les colonies américaines faisaient régulièrement la guerre à la France ou à l'Espagne, pour des marchés, des zones commerciales ou leurs empires. L'Angleterre fut en guerre durant presque la moitié de la période qui court de 1700 à 1807. Quand les recruteurs du navire négrier discutèrent avec le marin dansant de Liverpool, en 1775, ce qui deviendrait bientôt la guerre d'Indépendance des États-Unis avait déjà connu ses premiers combats. La Grande-Bretagne était sur le point d'entreprendre une mobilisation massive de forces militaires.

Cette mobilisation allait intensifier une seconde guerre, moins officielle mais beaucoup plus vieille : une guerre de classes. Cette guerre, qui avait pour objet le contrôle de la force de travail maritime, opposait d'un côté les marins et, de l'autre, les fonctionnaires de la Couronne, magistrats, marchands, capitaines et officiers. Ce dernier groupe luttait pour mettre la main sur suffisamment de marins afin de peupler ses navires militaires, ses navires commerciaux et ses navires corsaires. Il n'était d'ailleurs pas rare que les membres de ce groupe se battent entre eux pour le droit d'employer des marins, tout en continuant à lutter collectivement contre les marins eux-mêmes. Pour parvenir à leurs fins, ils avaient recours à la violence, à des « recruteurs », à la pression et à la séduction, mais ils proposaient également parfois de meilleures conditions de travail et de meilleurs salaires. Dans cette guerre pour le contrôle de leur travail, les marins combattaient pour leur propre autonomie et leurs propres intérêts.

Le marin dansant finit-il par se joindre au navire négrier ? Le chirurgien n'en dit mot dans son récit. Mais ce qui est clair, c'est que des milliers et des milliers d'hommes qui lui ressemblaient firent ce choix. Année après année, les marchands et les capitaines trouvaient d'une manière ou d'une autre assez de marins pour conduire leurs douzaines de navires à la côte

occidentale de l'Afrique. Pour transporter 3,5 millions d'esclaves dans le Nouveau Monde, ils durent engager à peu près 350 000 hommes. Environ 30 % de ces derniers étaient des officiers ou des travailleurs qualifiés qui avaient un intérêt financier à la réussite du voyage et qui, par conséquent, faisaient davantage de voyages que les marins ordinaires. Si l'on part du principe qu'ils faisaient en moyenne trois voyages, alors le noyau d'officiers qualifiés qui naviguaient devait tourner autour de 35 000 hommes. Si chaque marin ordinaire (en comptant les mousses et les terriens) fit un ou deux voyages (un et demi, en moyenne), ils furent à peu près 210 000.

Comment les marchands et les capitaines faisaient-ils ? Comment ont-ils procédé pour gagner cette guerre et s'assurer le contrôle du travail maritime, ou du moins comment ont-ils fait pour la gagner assez souvent pour atteindre leurs objectifs économiques dans le commerce des esclaves ? Comment se sont-ils débrouillés pour orienter des milliers de travailleurs vers un commerce dans lequel les conditions de travail étaient dures, les salaires modestes, la nourriture médiocre, et le taux de mortalité étourdissant (que ce soit à cause d'un accident, d'une discipline un peu trop zélée, d'une révolte d'esclaves ou de la maladie) ? Ce chapitre aimerait explorer le travail et l'expérience collective des marins dans le commerce des esclaves, et tenter ainsi de replacer la vie et les écrits du poète-marin James Field Stanfield dans un contexte plus large. C'est une histoire de guerre, d'argent, de classe, de violence, de race et de mort, qui se déroulait à bord de cet étrange lieu de travail flottant que Stanfield appelait la « vaste machine »[3].

Du port au navire

Étudiant la guerre pour le contrôle de la force de travail maritime, le chirurgien parvient à des conclusions quant à la manière de peupler un navire négrier qui ne sont pas sans rappeler celles de Stanfield. « La dure tâche de recruter les marins, pensait-il, était de loin la partie la plus désagréable d'un voyage désagréable. » Les marins n'aimaient pas le commerce des esclaves. Ils détestaient le long confinement qu'il impliquait ainsi que les « mauvais usages » de leurs officiers. À l'instar de notre danseur avec ses quinze shillings en poche, la plupart des marins n'auraient « jamais pris la mer avec la moindre pièce en poche, et seule la nécessité pouvait les résoudre à cette extrémité, tout particulièrement pour monter à bord d'un *guineaman* ». C'est seulement après avoir dépensé tout leur argent et accumulé des dettes auprès d'une quelconque propriétaire locale, et même seulement après un séjour en prison ou du moins sa perspective, qu'ils acceptaient finalement de rejoindre l'équipage d'un navire négrier. Ce voyage n'était rien d'autre que « le prix de leur liberté ». Même dans ces circonstances, les marins avaient plus l'impression d'« échanger une prison pour une autre que d'en réchapper, puisqu'ils ne quittaient la prison terrienne que pour être jetés à bord d'un navire négrier, sur lequel ils n'avaient plus aucun espoir de mettre un pied sur le rivage avant son arrivée sur la côte, et même, le plus souvent, aux Antilles ». Le chirurgien défenseur du commerce des esclaves et le marin qui en était le pourfendeur étaient tous deux d'accord pour reconnaître dans le service à bord d'un *guineaman* un séjour en prison[4].

De nombreux marins ont expliqué la manière dont ils ont atterri sur un navire négrier. William Butterworth l'avait choisi volontairement : enfant, il avait vu son cousin en uniforme de la Royal Navy et s'était juré ce jour-là qu'il deviendrait marin. Il s'enfuit à Liverpool en 1786, rencontra un « recruteur » puis, peu après, un vieux loup de mer qui le mit en garde contre les horreurs de la traite. Comme Butterworth n'avait rien à lui répondre, il se contenta de lui demander, armé de son invincible ignorance : « Si d'autres y ont risqué leur vie et leur fortune, pourquoi pas moi ? » Il s'engagea[5]. William Richardson, un vétéran de vingt-deux ans qui avait déjà effectué vingt voyages sur des charbonniers entre Shields et Londres, aperçut un jour un « beau navire » sur la Tamise et en tomba immédiatement amoureux. Il s'engagea dans l'équipage sans se soucier une seule seconde de sa destination[6]. John Richardson avait été renvoyé de son poste d'aspirant de la marine dans la Royal Navy parce qu'il avait tendance à se soûler régulièrement, provoquer des rixes et se retrouver en prison. Il monta sur le navire négrier sans malle-cabine ni vêtements et se servit de son bagout pour se faire engager[7].

D'autres marins se retrouvaient sur un navire négrier contre leur volonté. Silas Told fut mousse à l'âge de quatorze ans. Son maître l'emmena faire trois voyages dans les Antilles, avant de le confier au capitaine Timothy Tucker, du *Loyal George*, qui faisait route vers la Guinée[8]. Thomas Thompson, de son côté, avait signé pour naviguer jusqu'aux Antilles, mais il fut « frauduleusement emmené en Afrique[9] ». Une autre fois, le même Thompson se fit « saisir » pour dettes par des tenanciers de bistrot qui l'obligèrent, après l'avoir fait mettre en prison, à entreprendre un voyage en Guinée sous les ordres d'un capitaine violent qu'il détestait[10]. Henry Ellison, qui fit dix voyages négriers, pensait que, si certains marins choisissaient bien de travailler dans le commerce des esclaves, « la grande majorité d'entre eux, et de loin, y allaient par nécessité ». Certains y étaient poussés par la pauvreté, car ils étaient

incapables de trouver un autre emploi ; d'autres parce qu'ils croulaient sous les dettes et cherchaient à échapper à la prison. Ellison avait connu beaucoup d'hommes qui avaient suivi cette voie, et il voyait en eux d'« excellents marins »[11].

Les marins qui travaillaient dans le commerce des esclaves étaient issus de milieux sociaux très divers, depuis les orphelinats et les prisons jusqu'à des familles respectables de la classe ouvrière, voire de la classe moyenne. Mais, dans leur ensemble, ils étaient considérés comme formant l'un des groupes professionnels les plus pauvres de la Grande-Bretagne et des Amériques au XVIII^e^ siècle, ce qui signifie qu'ils sortaient tout de même en majorité de la prison ou de l'orphelinat. John Newton les avait décrits comme « les rebuts et la lie de la nation », des hommes qui « fuyaient la prison civile ou militaire[12] ». Il ajoute que la plupart d'entre eux « avaient dès le plus jeune âge été élevés pour la mer » (comme Told), mais que certains étaient également des « garçons impatients de s'affranchir de leurs parents ou de leurs maîtres » (comme Butterworth), ou encore des hommes faits « déjà détruits par quelque vice prématuré » (comme Richardson)[13].

Hugh Crow était parfaitement d'accord ; à ses yeux, les « esclaves blancs » qui servaient à bord des navires étaient principalement « la lie même de l'humanité » : certains étaient des taulards, quelques-uns des terriens qui, après avoir appris deux ou trois phrases de l'idiome des marins, se faisaient engager en mentant sur leurs qualifications, et un très petit nombre d'entre eux étaient même des fils débauchés de gentilshommes[14]. Selon le marchand d'esclaves James Penny, certains des terriens qui naviguaient sur les navires en partance de Liverpool étaient des prolétaires urbains, « des individus sans emploi qui travaillaient auparavant dans des villes manufacturières » comme Manchester[15].

Les avocats du commerce des esclaves mettaient l'accent sur le nombre important de terriens qui s'engageaient à bord des navires négriers. Certains prétendirent même qu'ils représentaient plus de la moitié de chaque

équipage[16]. Si les terriens apparaissent bien sur les listes d'effectifs des navires négriers, leur nombre est en réalité modeste. William Seaton en prit seulement deux à bord du *Swift* en 1775. En temps de guerre, en 1780-1781, alors que la demande en travailleurs avait atteint un pic et que, par conséquent, même les terriens devenaient désirables, le *Hawk* n'en prit que trois sur un équipage de quarante et un individus[17]. Ceux qui prenaient la mer pour la première fois montaient rapidement dans la hiérarchie et, au bout de quelques voyages, étaient promus au rang de « demi-marin », puis de « trois quarts de marin », avant de pouvoir toucher un salaire supérieur avec le titre de marin « qualifié »[18].

James Field Stanfield a sous-estimé le nombre de marins ayant rejoint un navire négrier par choix, même si ce choix était lui-même souvent déterminé par une nécessité économique ou par la coercition. Les « recruteurs » ne se contentaient pas de « vendre » les marins aux capitaines de navire négrier, ils les livraient parfois consentants, comme ce fut le cas avec William Butterworth. Quant à Thomas Thompson, un propriétaire l'avait fait jeter en prison, au fond de laquelle il « accepta » de servir à bord d'un navire négrier. Le choix était également conditionné par la nécessité économique, par exemple pour le marin pauvre, qui trouvait une couchette à bord d'un navire négrier pour quarante shillings par mois en temps de paix, et soixante ou même soixante-dix shillings en temps de guerre, prix qui, tous deux, étaient de 20 à 25 % supérieurs à ceux qui étaient pratiqués dans les autres commerces. En faisant ce choix, ce même marin avait également la garantie de recevoir de la nourriture (même si elle était d'une qualité douteuse) pendant toute la durée du voyage. De nombreux marchands d'esclaves autorisaient les marins à allouer une portion de leur salaire à leurs épouses ou à leurs mères, lesquelles pouvaient récupérer cette somme chaque mois au port de départ. Et même si cela était en général interdit, les hommes qui avaient un peu d'argent et s'engageaient à bord d'un négrier avaient généralement en tête de faire un peu de commerce à titre privé – ils

transportaient avec eux quelques produits locaux, comme des couteaux ou des chapeaux bordés de dentelle, dans l'espoir de les échanger en Afrique contre des choses d'une plus grande valeur (comme un perroquet ou un morceau d'ivoire)[19].

Mais ce que la traite offrait par-dessus tout, c'était de la monnaie sonnante et trébuchante – une avance de deux ou trois mois de salaire. C'était ça, le secret des marchands, ce qui leur permettait de motiver ces marins qui n'aimaient pas leur commerce. Un simple marin pouvait en 1760 toucher entre 4 et 6 livres sterling d'avance, ce qui aujourd'hui correspondrait à une somme située entre 1 000 et 1 500 dollars ; c'était une somme considérable pour qui était pauvre, surtout si les temps étaient difficiles et que l'on avait une famille à nourrir. Parfois, le marin dilapidait cette avance au cours d'une bringue de tous les diables avec ses amis matelots. C'est ce qu'expliqua un receveur des douanes de Liverpool au Parlement en 1788 : la raison en était que les marins étaient « tous des hommes irréfléchis », qui ne se souciaient que du jour même et jamais du lendemain, que des mois de salaires d'avance et jamais du fait que « la plus grande partie d'entre eux était sur le point d'entreprendre le voyage le plus dangereux qui fût jamais fait ». En dépit du stéréotype qu'il véhiculait, ce receveur exprimait une vérité fondamentale. En tant que prolétaires sans autre moyen de subsistance, les marins désiraient et avaient besoin d'argent liquide, quand bien même le prix à payer pour l'obtenir pût être extrêmement élevé[20].

Le commerce des esclaves offrait des possibilités d'ascension sociale, même si ces possibilités étaient en réalité pour le moins limitées, ainsi que l'a souligné l'historienne Emma Christopher. Comme dans tout commerce, un homme capable et ambitieux pouvait gravir les échelons, et ce d'autant plus que, dans la traite, les personnes des échelons supérieurs avaient une forte tendance à mourir ou à en dégringoler. Silas Told fit trois voyages comme apprenti avant de se voir propulsé au rang d'artilleur. En une

dizaine de voyages, Henry Ellison qui avait commencé comme mousse avait gravi bien des échelons, comme il en témoigna en 1790 : « Artilleur fut le poste le plus élevé que j'ai[e] jamais occupé – je n'avais pas les connaissances pour être second. » Il avait atteint la barrière qui séparait les pauvres de ceux qui avaient reçu un peu d'instruction, une instruction essentielle pour apprendre à naviguer et à tenir ses comptes[21].

Les marins travaillant dans le commerce des esclaves formaient « une foule bigarrée » venue de « partout autour du globe ». Beaucoup, sans doute la majorité, étaient britanniques au sens large – ils étaient nés en Angleterre, en Écosse, au pays de Galles, en Irlande, ou encore dans les colonies britanniques (ou les nouvelles nations) d'outre-mer –, mais les navires avaient également à leur bord un grand nombre d'Européens, d'Africains et d'Asiatiques (et plus particulièrement de lascars[22]). L'équipage du *Bruce Grove* comprenait trente-trois hommes, dont quatre Suédois, un Portugais, un Indien (un lascar), et le proverbial cuisinier noir. La liste de l'équipage d'un vaisseau américain, le *Tartar*, comptait seulement quatorze hommes, mais elle n'en était pas moins bigarrée, puisqu'elle comprenait des marins des côtes des États-Unis (du Massachusetts jusqu'à la Caroline du Sud), du Danemark, de la France, de la Prusse, de la Sicile et de la Suède. Le tonnelier était un « homme libre » de Saint-Domingue – la toute nouvelle république révolutionnaire d'Haïti –, et le coq était né à Rio Pongas sur la Côte-au-vent africaine, qui était par ailleurs l'une des destinations du navire[23].

À l'instar du coq du *Tartar*, de nombreux hommes rejoignaient les équipages des négriers le long du littoral africain et beaucoup d'entre eux, comme les Fantis et les Krus, possédaient déjà une bonne connaissance de la mer. Certains étaient des « *grumettoes*[24] » qui travaillaient pour de courtes périodes sur les navires négriers, le long des côtes, tandis que d'autres, en revanche, faisaient le voyage transatlantique. La feuille de salaire du *Hawk*, que commanda le capitaine John Smale depuis Liverpool

jusqu'à la Côte-de-l'Or, et plus précisément jusqu'aux fleuves camerounais, avant de faire ensuite voile jusqu'à Sainte-Lucie, recense Ackway, Lancelots Abey, Cudjoe, Quashey, Liverpool et Joe Dick, tous des « *fantyemen* », c'est-à-dire des Fantis, qui touchèrent un salaire pour ce voyage. Quatre d'entre eux avaient reçu une avance sur salaire, en or, quand ils étaient encore sur les côtes africaines. Des travailleurs libres d'origine africaine se joignaient également à ces voyages, cette fois depuis des ports européens et américains car, s'ils avaient fort peu d'opportunités de carrière, la navigation, elle, leur tendait toujours les bras. James Field Stanfield n'a peut-être pas bien compris ce qui motivait ces hommes, ni la soif d'argent qui taraudait les marins plus pauvres que lui, ce qui l'a également conduit à sous-estimer le rôle du choix, même si pour la plupart, ce choix restait contraint[25].

La culture du simple marin

Chaque marin qui montait à btat brut que la volonté des capord du navire négrier le faisait dans le cadre d'un rapport de classe saturé. Il avait signé un contrat avec un marchand et un capitaine dans lequel il avait promis sa force de travail au cours du voyage en échange d'un salaire, même si cela signifiait le plus souvent qu'il avait esquissé son plus bel *X* en bas de la page. Pendant dix à quatorze mois, il allait expérimenter la vie sociale du navire : il allait naviguer de l'Afrique aux Amériques et accomplir un grand nombre de tâches différentes au cours de ce voyage ; il allait vivre, manger et dormir sous le joug d'une hiérarchie rigide et d'une discipline sévère. Il était sur le point de rentrer dans la société du navire, une société miniature scindée par la classe[26].

Mais la présence d'un marin à bord d'un navire négrier ne résultait pas toujours de ce que l'on pourrait considérer comme le choix d'un individu autonome. La plupart du temps, le marin déjà le fruit d'une culture aussi forte que spécifique, ainsi que le découvrit Samuel Robinson au cours de ses deux voyages en tant que mousse sur des négriers, entre 1800 et 1804. Les marins, apprit-il, avaient leur propre manière de parler (pleine d'expressions et de métaphores maritimes, évidemment), leur propre manière de marcher (une démarche chaloupée afin de conserver leur équilibre face au roulis des ponts), et leur propre manière de voir le monde et d'agir sur lui. Toutes ces spécificités découlaient de leur travail, qui était à la fois coopératif et dangereux. La survie de chaque marin dépendait des autres, et leurs relations sociales et leurs comportements n'avaient de cesse qu'ils ne reflétent cette vérité fondamentale. Robinson remarqua qu'ils

« portaient une profonde affection à leurs camarades de bord, ainsi qu'à leur vaisseau ». La solidarité était toujours à l'ordre du jour et, d'ailleurs, l'un des proverbes favoris des marins énonçait : « Un pour tous, tous pour un » (« *One and all* »).

Robinson observa également que les marins étaient profondément attachés à leur travail, et considéraient la vie de matelot comme seule digne d'un homme de caractère. Les étrangers à cette culture étaient systématiquement traités avec dureté. Les marins avaient fort peu de respect pour les marins d'eau douce, et leur mépris des soldats était légendaire. Ils avaient d'ailleurs tendance à se bagarrer avec ceux-là pour un oui ou pour un non. Ce dernier point, nous le verrons, eut de sérieuses conséquences sur les relations qu'ils entretenaient avec les Africains, surtout avec ceux de l'intérieur des terres. À bord du navire, les apprentis, les mousses et les marins novices étaient tous les jours l'objet de farces et de railleries, et parfois même de harcèlement. Mais, avec le temps, ces nouveaux venus s'intégraient peu à peu dans l'univers des coureurs de mers, en partie parce qu'ils apprenaient les ficelles du métier, et en partie grâce à une initiation rituelle et un lent processus d'intégration sociale : ainsi, les marins d'eau douce étaient baptisés par le « roi Neptune » quand ils « franchissaient la ligne », c'est-à-dire quand ils passaient pour la première fois l'équateur ou le tropique du Cancer lors d'un voyage longue distance. Emma Christopher a souligné la manière dont les marins créaient des « parentés fictives » afin de mieux incorporer les travailleurs issus de différentes origines raciales, culturelles et nationales. L'équipage bigarré trouvait son unité dans son travail : ils étaient des « frères marins ».

Apprendre à être un marin signifiait apprendre à affronter le danger et à vivre dans le manque. Comme le faisait remarquer Robinson, la dureté physique et morale était par conséquent centrale dans la manière de penser et la culture des marins : « Il est bien connu que les marins, en tant que classe, possèdent un tempérament aussi jovial que téméraire, et ont

tendance à voir toute chose du bon côté. Ils ne veulent pas se mettre martel en tête, et désirent par-dessus tout être capables de supporter sans sourciller des privations et des fatigues qui décourageraient et paralyseraient très certainement presque toutes les autres classes d'hommes. Pour eux, le confort n'est que l'un des déguisements de la misère. » La souffrance et les périls partagés liaient ensemble les marins et donnaient naissance à une éthique d'assistance mutuelle. Robinson trouva les marins « gentils, sincères et généreux ». Il ne s'agissait pas tant d'une position morale que d'une simple stratégie de survie qui se fondait sur l'hypothèse que partager également les risques entre les individus était bénéfique à chacun. Il valait mieux partager le peu que l'on possédait dans l'espoir que quelqu'un partagerait avec soi quand l'on serait dans le dénuement. Il fallait faire tout ce qui était possible et imaginable pour ses frères marins. Robinson nota que cette croyance avait pour corollaire que « le désir de richesse était jugé comme une avarice dont seul le plus misérable était digne ».

Une certaine tendance à la résistance était profondément ancrée dans cette culture, comme on peut le voir dans la description que fait Robinson d'un repas, au moment où le pain et la viande sont distribués aux marins. Au lieu « d'exprimer leur reconnaissance », ce que Robinson considérait comme leur devoir, chaque marin se mit « à maudire sa vue et son odorat, à jurer de ne plus jamais mettre les pieds de sa vie sur un sale rafiot comme celui-là, et généralement à souhaiter que le navire, son capitaine et ses propriétaires soient tous sans exception envoyés dans un lieu que l'on ne doit pas nommer ». Au cours du voyage, ce genre de rébellion prenait une multitude de formes : la désertion, la mutinerie et la piraterie. Contre le pouvoir concentré aux mains du capitaine, les simples marins réaffirmaient d'en bas leur propre pouvoir. Et ils l'exerçaient également sur ceux qui étaient enchaînés sous leurs pieds, ce qui définissait une fois pour toutes les limites de cette culture de la résistance.

Le travail sur le navire

Au cours du voyage aller qui les menait d'un port britannique ou américain jusqu'à l'Afrique de l'Ouest, les marins faisaient dans l'ensemble le même travail qu'à bord de n'importe quel autre vaisseau de haute mer. Ils étaient organisés en quarts, de bâbord et de tribord ; sur les petits navires, le capitaine prenait la direction de l'un, et le second de l'autre, tandis que sur les navires plus grands, cette responsabilité incombait uniquement aux seconds. Tout le monde travaillait sur le pont, toute la journée, de huit heures à dix-huit heures, puis alternait quatre heures de quart et quatre heures de repos jusqu'au matin. Le second ou le maître d'équipage marquait le changement de quart en se servant d'un sifflet ou en sonnant la cloche du navire. Le peu de temps libre dont disposaient les marins était quelquefois vite perdu à cause d'un soudain mauvais temps, qui impliquait que tous les hommes contribuassent à l'appareillage et à l'ajustement de la course du navire. William Butterworth s'est plaint de n'avoir « jamais joui d'une bonne nuit de sommeil de toute la durée du voyage[27] ».

Pendant chaque quart, des groupes de cinq ou six marins étaient organisés en *messes* auxquels le second allouait une certaine quantité de nourriture hebdomadaire. Selon un marchand d'esclaves, en 1729 : « L'allocation habituellement accordée aux marins à bord d'un navire marchand sur la côte [africaine] susmentionnée est de cinq livres de pain par homme et par semaine, un morceau de bœuf pesant entre quatre et cinq livres avant salaison à partager entre cinq hommes par jour, accompagné de pois et de farine, cette allocation étant généralement d'une demi-pinte de pois et d'une demi-livre de farine par jour. » À cela s'ajoutait parfois du

poisson si les marins se montraient assez habiles pour en attraper. Le grog et parfois la fine composaient également une part importante de l'allocation hebdomadaire habituelle, et c'est à leur propos que les conflits se faisaient les plus âpres. Parfois, le capitaine rationnait les marins et réduisait la quantité de nourriture, d'eau et d'alcool attribuée à chaque *mess*, ce qui entraînait inévitablement un flot inextinguible de malédictions, et ce d'autant plus si le régime réservé à la cabine du capitaine n'avait, lui, pas changé – ce qui, semblerait-il, était d'ailleurs toujours le cas[28].

Le travail à accomplir à cette étape de la traversée était bien connu de tous les simples marins : il fallait barrer, se servir de la sonde, travailler dans la mâture – c'est-à-dire s'occuper des voiles (généralement depuis la mâture) en les hissant ou en les réduisant selon la situation – et diriger les mouvements du navire grâce à la barre (un marin prenait généralement la barre pour deux heures), le tout sous la houlette du chef de quart. De nombreux capitaines juraient qu'ils ne toléraient aucun tire-au-flanc à bord de leur navire, si bien que chaque heure était consacrée au travail, parfois à récurer et à briquer les ponts. Les marins tissaient également des nattes à l'aide de fils ou de petites cordes afin de protéger le gréement du frottement des autres cordes. Ils tressaient également des cordages. Quand le vaisseau s'approchait de la côte africaine, les marins descendaient dans la cale et sur le pont inférieur afin de commencer à hisser et à disposer la cargaison destinée au commerce.

Certains aspects de ce travail étaient toutefois propres au négrier. Sur un navire à bord duquel le bon fonctionnement des armes des hommes de quart était bien souvent une question de vie ou de mort, l'artilleur vérifiait fréquemment son arsenal et nettoyait avec diligence les armes légères. À l'approche de la côte africaine, il préparait aussi les tromblons et les pierriers, tandis que les marins rassemblaient les munitions et les cartouches. Ces derniers tricotaient le filet destiné à empêcher aussi bien les esclaves de s'échapper du navire que les marchands indésirables d'aborder.

Le capitaine William Miller, du *Black Prince*, écrit en 1764 dans son journal : « Les hommes s'emploient au filet et aux autres nécessités. » Enfin, les marins comptaient et empaquetaient des cauris[29] destinés au commerce[30].

Quand un navire négrier touchait les côtes africaines, les marins à son bord devenaient quelque chose de plus que des marins. Certes, ils continuaient à accomplir leurs tâches habituelles, et jetaient ou levaient l'ancre pour mener le navire ici ou là, surtout si le capitaine avait prévu un « voyage côtier » pour acheter des esclaves à différents endroits, comme c'était généralement le cas sur la Côte-au-vent. Ils entretenaient également le navire – ils nettoyaient, raccommodaient les voiles, réparaient le gréement ou s'occupaient de la cargaison. Mais, en même temps, comme l'a raconté James Field Stanfield, ils devaient construire un toit – avec une bâche ou avec de la chaume – qui recouvrait une grande partie du pont principal, non seulement pour se protéger des brûlures du soleil tropical, mais également pour rassembler les esclaves que le capitaine désirait acheter. Une fois que la vente et l'achat commençaient pour de bon, les marins mettaient la chaloupe et le canot à l'eau et entamaient d'incessants allers-retours à la rame – parfois sur de longues distances – du navire à la rive ou à d'autres navires, transportant des marchandises, des hommes et des vivres (de l'igname, du maïs, du riz et de l'eau). Dès que les marchandises étaient remplacées par des marchandises humaines – c'est-à-dire dès que le capitaine se mettait à acheter des esclaves –, la fonction sociale des marins se transformait : de marins, ils devenaient soudainement matons. Ils le resteraient tout du long des sept à dix mois qui allaient suivre – cinq à sept mois le long des côtes, et deux à trois mois pour le Passage du Milieu –, et ne seraient délivrés de cette nouvelle fonction qu'une fois touché le port de destination finale des Amériques.

Dès l'instant où les premiers esclaves montaient à bord du navire, « être de quart » acquérait une toute nouvelle signification. Le capitaine formait

une garde qui devait être présente et vigilante à chaque fois que les esclaves étaient sur le pont principal. Chacun des membres de cette garde était armé, qui d'un pistolet, qui d'un mousquet, et ils possédaient tous, semblerait-il, un coutelas au manche duquel était attaché un cordon que le marin nouait autour de son poignet. Ainsi, aucun esclave rebelle ne pouvait le lui dérober[31]. Les deux principales craintes, à cette étape du voyage, étaient l'évasion et l'insurrection, toutes deux encouragées par la proximité des côtes et la perspective pour les esclaves de rejoindre leur société d'origine (même si, au cours de sa tentative de revenir chez lui, à de nombreux kilomètres à l'intérieur des terres, le fugitif avait toutes les chances de se faire à nouveau capturer et vendre comme esclave). Le premier objectif du travail des marins était donc d'assurer une garde vigilante et de préserver la nouvelle propriété humaine de leur capitaine et du propriétaire du navire.

Quand à peu près dix esclaves masculins étaient montés à bord, ce groupe et ceux qui montaient après lui étaient tous menottés et enchaînés. Sous la direction du capitaine et de son second, mais également sous celle de l'artilleur ou de l'armurier, les marins mettaient les fers en place, liant les hommes deux par deux, la cheville et le poignet gauches de l'un attachés à la cheville et au poignet droits de l'autre. Par la suite, à chaque fois que les hommes monteraient sur le pont principal, les marins passeraient une longue chaîne à travers les fers leur enserrant les jambes et les attacheraient ainsi par groupes de dix à un piton. Les marins devaient soigneusement et régulièrement vérifier les fers des hommes, au moins deux fois par jour, le matin et le soir[32]. À moins qu'elles ou ils ne soient rebelles, les femmes et les enfants restaient en principe libres de leurs mouvements. Dès que le toit de fortune était démonté et que le *barricado* était prêt, les membres de l'équipage y faisaient des rondes et s'entraînaient à tirer au mousquet au travers des meurtrières. Deux marins prenaient leur position en hauteur, derrière un canon de quatre livres « chargé d'une boîte de balles de

mousquet afin de balayer le pont principal si jamais cela devait s'avérer nécessaire »[33].

Au fur et à mesure que le navire se remplissait, les marins supervisaient les routines des esclaves, que ce soit sur le pont inférieur ou sur le pont principal. Sur le pont inférieur, ils participaient au « rangement » des esclaves – c'est-à-dire à l'assignation à chacun d'entre eux d'un espace où s'asseoir et s'allonger à chaque fois qu'ils étaient sur le pont inférieur, que ce soit sur les côtes ou pendant le Passage du Milieu. Le second et le maître d'équipage, le chat-à-neuf-queues à la main, supervisaient le « rangement » des hommes, tandis que le deuxième second et l'artilleur s'occupaient de celui des femmes. Les marins serraient les esclaves comme des sardines, « ajustant leurs bras et leurs jambes, et attribuant à chacun une place fixe ». Ceux qui « ne gagnaient pas assez rapidement leur place » étaient rappelés à l'ordre d'un coup de chat. George Millar, qui servit sur le *Canterbury* lors d'un voyage au Vieux-Calabar en 1767, se souvient : « J'étais la personne chargée de s'occuper des esclaves masculins et, une fois bien rangés, il était devenu impossible de faire passer un bout de bâton entre leurs corps[34]. »

Le jour, quand les esclaves étaient rassemblés sur le pont principal, un détachement de marins descendait dans les quartiers du pont inférieur pour les nettoyer. Parfois ce travail était accompli par les esclaves eux-mêmes, mais il l'était le plus souvent par les simples marins qui, disons-le, abhorraient cette tâche du fond du cœur. Ce travail impliquait des actions quotidiennes et d'autres plus exceptionnelles. L'une de celles qui revenaient tous les jours, au grand dam des marins, était bien sûr de vider les baquets d'urine et d'excréments. Alexander Falconbridge écrit : « Dans chaque appartement sont placés trois ou quatre grands baquets d'une forme conique, d'à peu près six centimètres de diamètre à la base et de seulement trois centimètres au sommet, et profond d'à peu près quatre-vingt-dix centimètres ; c'est à ces baquets que, quand cela était nécessaire, les Nègres avaient recours. » Les marins récuraient également le pont et les barrots de

pont[35] en se servant de sable et d'autres abrasifs pour enlever la saleté séchée, le vomi et le mucus. Une fois par semaine ou tous les quinze jours, après le nettoyage, les marins désinfectaient les quartiers des esclaves. Il existait plusieurs manières de procéder : le capitaine William Littleton leur faisait « plonger une pince-balle[36] chauffée au rouge dans du vinaigre », confiner la fumée, puis baigner les boiseries dans cette dernière ; le marin Samuel Robinson a écrit que, sur son navire, le pont inférieur était « gardé scrupuleusement propre, nettoyé et récuré avec du sable deux fois par semaine, séché grâce à un foyer et désinfecté avec du vinaigre et de la fumée de tabac ; des baquets pleins d'eau étaient placés non loin, au cas où un incendie se serait déclaré »[37].

La garde des esclaves hommes, la nuit, sur le pont inférieur, était une autre partie de leur service que les marins détestaient tout particulièrement. Tous les capitaines ne l'exigeaient pas ; certains se contentaient de les enfermer pour la nuit et de ne leur rendre de nouveau visite qu'au petit matin. Mais cela arrivait, et William Butterworth a laissé un compte rendu détaillé de tout ce qu'impliquait cette tâche ingrate. Juste après une insurrection étouffée dans l'œuf, le capitaine Jenkin Evans du *Hudibras* « estima nécessaire qu'une personne soit postée dans le quartier des esclaves la nuit ». Butterworth fut mortifié en apprenant cette nouvelle. Il s'exclame : « Quelle situation peu enviable ! Quel poste peu convoité ! » Mais, comme en décidèrent le destin et la volonté du capitaine, cette charge lui échut, ainsi qu'à l'un de ses camarades. D'un coup, il se mit à souhaiter ardemment que les captifs « fussent tous encore dans leurs forêts natales », et lui, « bien au chaud et en sécurité dans la ville où [il] avai[t] grandi ». Butterworth se cacha dans l'espoir d'échapper à son tour de garde. En vain : presque immédiatement découvert, il dut descendre quatre heures dans le ventre du navire. Quand il arriva à son poste, il découvrit l'homme qu'il allait remplacer « perché tout en haut de l'échelle » qui menait au pont inférieur, « les mains agrippées à la grille, et les larmes aux yeux ». Il était

terrifié, comme Butterworth, qui descendit la peur au ventre et s'installa le plus loin possible des esclaves, « gardant entre eux et [lui] une distance respectueuse ». Le temps passa lentement, rythmé par le cliquetis des fers des Coromantees et des Igbos qui avaient mené la rébellion et qui étaient enchaînés par groupes de dix. À sa grande horreur, il fut bientôt obligé de prendre un autre tour de garde de quatre heures, pendant lequel il se servit de son chat-à-neuf-queues – qu'il appelait sa « lettre de recommandation sur le pont inférieur » – pour repousser du coin où il se terrait un « vieux délinquant » qui, solidement enchaîné, l'avait un peu trop approché. Finalement, Butterworth se mit à avoir envie de s'assoupir, mais il fut tenu éveillé par la crainte de voir ses membres arrachés un par un s'il venait à s'endormir. Il commença alors à parler avec les hommes igbos enchaînés près de l'échelle, espérant ainsi cultiver des amitiés qui pourraient s'avérer utiles. Lors de son tour de garde suivant, le lendemain, il arriva à la conclusion que sa politique fonctionnait et garantissait sa sécurité. Il ne savait pas encore qu'une autre insurrection était déjà planifiée. Deux des hommes que Butterworth « gardait » furent bientôt trouvés avec de grands couteaux en leur possession. Lui-même avait apparemment été considéré comme trop peu important pour constituer une cible digne de ce nom[38].

Il incombait également aux marins de mener à bien la fouille quotidienne des esclaves, et de leur ôter tout outil tranchant ou, plus généralement, tout ce qui pouvait servir d'arme – contre l'équipage lors d'une émeute, contre eux-mêmes dans une tentative de suicide, mais également contre l'un d'entre eux au cours de l'une des fréquentes disputes qui éclataient dans la misère, la foule et la chaleur étouffante du pont inférieur. Sur certains navires, cette tâche impliquait de couper les ongles des rebelles potentiels et, sur presque tous, elle signifiait garder un œil sur les femmes et les enfants captifs, bien plus mobiles, qui, parfois, passaient à travers la grille des outils aux hommes d'en dessous. Les marins étaient également envoyés interrompre les rixes qui éclataient à la faveur d'un

problème d'espace, de maladie, de propreté ou de différence culturelle. Vantant sa propre humanité (apparemment sans la moindre once d'ironie), le marchand d'esclaves Robert Norris expliqua qu'une telle attention était nécessaire afin que « le fort n'opprime point le faible »[39].

Tous les matins, vers huit heures, quand le temps était suffisamment bon, certains marins se postaient derrière leur canon tandis que d'autres faisaient monter les esclaves du pont inférieur, les hommes à l'avant du *barricado*, les femmes et les enfants à l'arrière. Après avoir enchaîné les hommes au pont, les marins leur faisaient la toilette matinale en nettoyant leurs visages et leurs mains, préparaient leurs corps pour la visite du chirurgien qui écoutait alors leurs plaintes tout en restant à l'affût du moindre signe annonciateur de maladie. Vers dix heures, les marins commençaient à servir le repas du matin, qui consistait généralement en une nourriture africaine provenant de la région d'origine des asservis : du riz pour ceux qui venaient de la Sénégambie et de la Côte-au-vent, du maïs pour ceux qui venaient de la Côte-de-l'Or, et de l'igname pour ceux qui venaient de la baie du Bénin et de la baie du Biafra. Les marins leur servaient aussi des petites jattes d'eau douce. Après le repas, ils débarrassaient les bols (qu'on appelait des « *crews* ») et les cuillers et préparaient la plonge. À midi, les marins commençaient les activités de l'après-midi. L'une d'elles revêtait une importance particulière : on la nommait la « danse ».

Les médecins comme les marchands d'esclaves croyaient qu'un exercice régulier contribuait à conserver les esclaves en bonne santé. Par conséquent, tous les après-midi, les Africains devaient danser (et, sur de nombreux navires, chanter). Cette activité pouvait prendre de multiples formes, d'une danse plus ou moins librement choisie et accompagnée par des instruments africains (cette chance échouait le plus souvent aux femmes) jusqu'à un horrible concert de cliquetis de chaînes, contraint et terrifiant (c'était généralement la danse des hommes). Certains refusaient

résolument de participer à l'exercice, tandis que d'autres s'y joignaient avec morosité. Ces réactions réveillaient systématiquement le chat, manié le plus souvent par le second ou le maître d'équipage.

La même chose était d'ailleurs souvent vraie de l'alimentation : certains refusaient de manger, volontairement, ou bien parce qu'ils étaient trop malades ou déprimés. La violence les y contraignait. L'instrument qui pour ce faire avait la faveur des officiers était bien sûr l'omniprésent chat-à-neuf-queues. Beaucoup de témoins ont remarqué qu'il ne fonctionnait pas toujours : nombreux étaient ceux qui continuaient à refuser de se nourrir, ce qui impliquait l'utilisation d'autres moyens de coercition, dont les charbons ardents et, en ultime recours, le *speculum oris*. Si les marins prêtaient leur assistance à ces séances de torture, ils n'en avaient cependant jamais la direction.

Dans l'après-midi, les esclaves, hommes et femmes, se voyaient offrir un peu de pain et, parfois, une pipe de tabac et un petit verre de fine. Sur certains navires, les femmes et les jeunes filles recevaient des perles avec lesquelles elles confectionnaient des colliers ou des bracelets. Le repas de l'après-midi, servi aux alentours de seize heures, était généralement composé de vivres européens – des pois et des féveroles, avec de la viande salée ou du poisson. Souvent, les coqs cuisinaient un « *dab-a-dab* » – un mélange de fèves, de riz et de maïs, avec un peu de viande salée, de poivre et d'huile de palme. À la fin de la journée, entre quatre et six heures, les hommes étaient de nouveau enfermés sur le pont inférieur. Les femmes et les enfants restaient en général plus longtemps sur le pont inférieur, jusqu'à ce qu'ils soient eux aussi confinés dans l'obscurité de leurs quartiers pour les prochaines douze ou quatorze heures[40].

La « danse » et les repas révèlent une vérité largement répandue à bord des navires négriers : les officiers se réservaient l'exercice premier de la violence. Seuls le capitaine et le chirurgien, se souvient Isaac Wilson, avaient le droit de châtier les esclaves à bord du navire. Cela ne posait

aucun problème au reste de l'équipage. Alexander Falconbridge a également observé que seuls le capitaine, le second et le chirurgien (c'est-à-dire lui-même) avaient la permission de se servir du chat-à-neuf-queues. Les simples marins en usaient rarement, en général uniquement en deux occasions : quand ils se rendaient sur le pont inférieur, et au cours des représailles brutales qui suivaient l'échec d'une insurrection [41].

La dernière étape du travail des marins, quand le navire s'approchait de son port d'arrivée finale, consistait à préparer les esclaves pour la vente. Comme l'a souligné Emma Christopher, il s'agissait d'une sorte de production au cours de laquelle le marin transformait le captif africain en une marchandise à vendre. Dix jours avant l'arrivée, il fallait retirer les fers des poignets et des chevilles des hommes afin de permettre à l'irritation de guérir. Il fallait également nettoyer soigneusement et raser les hommes (la barbe et, parfois, la tête), et leur appliquer du nitrate d'argent pour camoufler les plaies. Les cheveux gris étaient arrachés ou teints en noir. Et, pour finir, les marins frictionnaient le corps des Africains avec de l'huile de palme. C'était bien là un processus d'amélioration et de création de valeur. Grâce au travail des marins, toute une cargaison de marchandises très chères allait bientôt être disponible sur le marché [42].

Les marins, les esclaves et la violence

« Dicky Sam », un écrivain de Liverpool, a décrit de cette manière la violente réalité du navire négrier : « Le capitaine tyrannise ses hommes, les hommes torturent les esclaves, et le cœur des esclaves déborde de désespoir. » Il exprime ici une vérité importante : la violence se déversait en cascade du haut vers le bas, du capitaine et ses officiers sur les marins, puis des marins sur les esclaves. Les marins, eux-mêmes souvent battus et maltraités, se vengeaient de leur situation sur les êtres encore plus pitoyables et impuissants qui étaient en leur pouvoir et dont ils avaient la charge. La manière dont cette cascade de la violence jaillissait sur un navire donné dépendait avant tout du capitaine, qui disposait d'une énorme latitude quant à la façon dont se déroulait la vie sur le navire. Même si le capitaine et les officiers étaient les principaux agents de la violence disciplinaire, les marins étaient en première ligne de la guerre sociale qui se déroulait sur le navire. Il est nécessaire d'insister sur ce point, dans la mesure où James Field Stanfield a tendance, dans son spectaculaire récit du voyage d'un navire négrier, à brouiller la ligne séparant les marins des esclaves [43].

Le type de violence le moins documenté à bord d'un navire négrier était sans aucun doute le plus omniprésent – le traitement dur et parfois cruel des esclaves dans la vie de tous les jours. Le Dr. Ecroyde Claxton, chirurgien à bord du *Young Hero*, remarqua que, si le capitaine Molineux traitait correctement ses esclaves, ce n'était pas le cas de ses marins. Un jour, alors qu'un groupe d'esclaves malades avait été amené sur le pont principal et couvert d'une voile, cette dernière se retrouva bientôt maculée « du sang et du mucus dont les esclaves étaient les producteurs involontaires ». Les

marins qui devaient nettoyer cette voile explosèrent de rage et les battirent « sans la moindre humanité ». Les esclaves malades en furent si effrayés qu'« ils se hissèrent sur un baquet et s'y assirent pour y égoutter, sans plus en bouger ». Cette décision, écrit le médecin, provoqua chez ces derniers un « *prolapsus ani*[44] tout à fait impossible à guérir ». C'est là un exemple parmi des milliers de la terreur quotidienne qui s'abattait sur les esclaves[45].

La violence des membres de l'équipage s'exacerbait généralement après l'échec d'une révolte des esclaves. Les meneurs étaient punis d'une horrible manière par le capitaine et les officiers, sur le pont principal, à la vue de tous les autres esclaves. Quand les officiers se fatiguaient le bras à force de donner des coups de fouet, ils confiaient le chat aux marins qui prenaient le relais. Parfois, les marins tourmentaient les rebelles vaincus en leur piquant la peau de la pointe de leurs coutelas. Dans de rares cas, le travail des marins impliquait une mise à mort, le plus souvent à l'aide de moyens abominables. Ainsi, non seulement les marins étaient les garants de la captivité, mais ils punissaient brutalement ceux qui tentaient d'y échapper.

Le cas du *Zong*, en 1781, illustre parfaitement un autre genre de violence extrême de la part des marins, et démontre que leur travail impliquait parfois le meurtre pur et simple. Le capitaine Luke Collingwood naviguait avec son équipage de dix-sept hommes et sa « cargaison » forte de 470 esclaves depuis l'Afrique de l'Ouest jusqu'à la Jamaïque. La maladie jeta son voile sur le navire et, bientôt, soixante Africains et sept membres de l'équipage moururent. Craignant un « voyage raté », Collingwood rassembla son équipage et leur expliqua : « Si les esclaves meurent de mort naturelle, c'est une perte sèche pour les propriétaires du navire ; mais s'ils sont jetés vivants dans la mer, ce sera une perte pour les assureurs. » Certains membres de l'équipage s'y opposèrent, à l'instar du second James Kelsal, mais la décision du capitaine Collingwood prévalut et, le soir même, l'équipage balança 54 esclaves, les mains liées, par-dessus bord. Deux jours plus tard, ils en balancèrent 42 de plus, et bientôt, encore

26. Dix esclaves, ayant assisté à l'hideux spectacle, se jetèrent par-dessus bord de leur propre volonté. Ces suicides amenèrent le total des morts à 132. Collingwood prétendit plus tard que seul le manque d'eau potable avait motivé sa décision, mais ni l'équipage ni les captifs n'avaient été rationnés et, en réalité, le navire transportait encore 420 gallons[46] d'eau douce quand il accosta. L'affaire fut portée devant les tribunaux quand la compagnie d'assurances refusa de payer et que les propriétaires du navire les poursuivirent. Ce procès contribua à médiatiser la cruauté de la traite et se révéla être le tournant à partir duquel des abolitionnistes comme Olaudah Equiano et Granville Sharp commencèrent à structurer un mouvement populaire encore balbutiant. C'était peut-être en effet l'atrocité la plus spectaculaire à être officiellement commise en quatre cents ans de commerce des esclaves. Et les marins auraient très bien pu ne pas obéir et refuser de balancer les vivants par-dessus bord[47].

L'un des aspects les plus importants de la violence exercée par l'équipage à l'encontre des esclaves est abordé par le révérend John Newton dans son pamphlet *Thoughts upon the African Slave Trade*, publié à Londres en 1788. Il en brosse un portrait glaçant :

> Quand les femmes et les jeunes filles sont menées à bord du navire, nues, tremblantes et terrifiées, peut-être épuisées par le froid, la fatigue et la faim, elles sont bien souvent l'objet de grossièretés obscènes de la part des sauvages blancs. Les pauvres créatures ne peuvent comprendre la langue qu'elles entendent, mais les regards et les manières des locuteurs sont bien suffisamment intelligibles. Les proies sont immédiatement réparties en imagination, et mises de côté jusqu'à ce qu'une occasion propice se présente. Là où toute résistance et tout refus sont vains, il est bien rare que le consentement des victimes soit seulement sollicité.

Arrivé à ce point, Newton s'arrête et déclare : « Ceci n'est point un sujet de déclamation », même si les « énormités » commises sur les navires négriers étaient à l'époque « peu connues *ici* ». Peut-être que Newton et les autres abolitionnistes considéraient ce sujet comme trop délicat pour le débat public, ou peut-être l'évitaient-ils parce qu'à leurs yeux, un tel récit rentrait en conflit avec leur désir de faire des marins britanniques des victimes du commerce des esclaves et des objets de la sympathie populaire. Ce qui devenait plus difficile quand on les décrivait comme des « sauvages blancs », des prédateurs sexuels et des violeurs en série. C'est pourtant bien ce qu'étaient un certain nombre de marins travaillant dans le commerce des esclaves. Il est d'ailleurs tout à fait possible que beaucoup d'entre eux se soient engagés pour des voyages négriers précisément parce que, avant tout, ils désiraient cet accès sans restriction aux corps des femmes africaines. C'est en tout cas exactement ce que sous-entend Thomas Boulton quand, dans *The Sailor's Farewell, or the Guinea Outfit*, le second recruteur vante à un marin potentiel les « douces servantes africaines » qui n'attendent que sa signature au bas du contrat. Qu'est-ce qu'un vrai marin devait penser quand il s'engageait dans l'État de Rhode Island sur le *Free Love* (l'*Amour libre*), commandé par le capitaine Wanton[48], c'est-à-dire, en français, par le capitaine Dévergondé ?

Les marchands d'esclaves faisaient de leur mieux pour minimiser l'affaire, insistant sur le fait que la « bonne marche » du navire n'impliquait aucunement que les femmes esclaves soient violées par les hommes de l'équipage. Un membre d'une commission d'enquête parlementaire demanda à Robert Norris : « Des mesures sont-elles prises pour empêcher les rapports entre les hommes blancs et les femmes noires ? » Norris répondit d'un ton vif, dans le plus pur style des capitaines : « Des ordres sont généralement donnés à cette fin par le commandant. » Même un interrogateur plus favorable à la traite aurait sans doute trouvé cette réponse insuffisante, si bien qu'il le questionna davantage, afin de s'assurer que tout

le monde sur le navire était bien conscient qu'aucun abus sexuel ne serait toléré. « Si un marin anglais fait violence à une femme noire, sera-t-il ou ne sera-t-il pas sévèrement puni par le capitaine ? » Ce à quoi Norris répondit : « Il sera vertement réprimandé, cela ne fait aucun doute. » John Knox ajouta qu'il était généralement inscrit dans le contrat que tout marin reconnu coupable de « vice » pendant le voyage se verrait privé d'un mois de paie[49].

La « bonne marche » décrite par les marchands n'était certes pas inconnue mais, selon Newton (dont la connaissance de la traite remontait, il est vrai, à une époque antérieure), elle était pour le moins rare. Parlant de l'équipage, il écrit : « À bord, les marins peuvent être contrôlés et, sur certains navires, ils le sont ; mais un tel contrôle est loin d'être général. » Tout dépendait en réalité du capitaine, qui avait le pouvoir de protéger les femmes esclaves si tel était son désir. Newton avait connu plusieurs capitaines qui maintenaient ce qu'il considérait comme une discipline appropriée, mais ils ne constituaient probablement qu'une minorité : « Sur certains navires, peut-être sur la plupart, la licence accordée à ce sujet était à peu de chose près sans limites. » Tout marin qui faisait son travail, et qui le faisait correctement, « pouvait faire absolument tout ce qu'il voulait sur tous les autres sujets ». Le révérend William Leigh ajoutait que les voyages négriers étaient souvent le théâtre de « rapports de promiscuité » et de « scènes de débauche » sauvages. Les deux pasteurs se plaignaient que jamais ne fussent posées les questions de moralité[50].

Réfléchir à ce problème impliquait de poser la question de la classe à bord du navire. La plupart de ceux qui avaient observé la vie à bord s'accordèrent sur le fait que, si les officiers disposaient d'un accès illimité aux femmes africaines, ce n'était pas le cas des simples marins. Alexander Falconbridge a écrit que, « à bord de certains navires, les simples marins ne sont autorisés à avoir des rapports sexuels qu'avec les femmes noires dont ils ont au préalable obtenu le consentement ». Les officiers, d'un autre côté,

« peuvent laisser libre cours à leurs passions selon leur bon plaisir, et se rendent parfois coupables d'excès si brutaux qu'ils déshonorent la nature humaine ». Le révérend Leigh est d'accord : « Le capitaine et les officiers continuent à céder sans entrave à leurs désirs, tandis que le simple marin est autorisé à prendre au cours du voyage toute femme nègre dont il sera parvenu à obtenir le consentement. » Aucun de ces auteurs ne lève un instant la plume pour se demander ce que peut bien vouloir dire ce « consentement » dans une situation où la femme ne dispose d'aucun droit ni d'aucune protection, et dans laquelle elle est, pour reprendre les mots mêmes de Newton, « abandonnée sans limites à la volonté sans foi ni loi du premier venu ».

Toujours est-il que quelques preuves laissent à penser que certaines Africaines ont bien entretenu des relations consenties avec des marins. Cela a bien pu constituer une stratégie féminine pour survivre du mieux possible dans une telle situation : conclure une alliance stratégique avec un seul homme afin qu'il la protège des autres prédateurs. Plus le protecteur était haut placé dans la hiérarchie du navire et plus fiable et efficace était sa protection. Quand un marin formait un couple avec une femme, il lui donnait, semblerait-il, accès à ses provisions, ce qui faisait économiser de l'argent au capitaine et aux marchands. Leigh a suggéré que certaines de ces unions s'achevaient sur des scènes tragiques de séparation quand le navire arrivait au port américain et que les esclaves allaient être vendus. « Les femmes nègres, quand elles étaient séparées pour la vente des marins avec qui elles avaient intimement vécu », essayaient parfois « de se détruire, et il arrivait qu'elles sautassent par-dessus bord quand on essayait de les arracher au navire »[51].

Il n'existe aucune raison de croire que le processus d'endurcissement du cœur du capitaine décrit par John Newton s'appliquait moins aux marins. En réalité, il s'appliquait sans doute davantage, dans la mesure où les marins avaient un contact intime et quotidien avec les esclaves, et

partageaient leurs quartiers pendant deux à dix mois. Plusieurs capitaines de navire ont mentionné la nécessité de contenir les ardeurs des marins et d'interrompre un processus de socialisation auquel ils avaient pourtant eux-mêmes présidé. William Snelgrave était certain que les révoltes désespérées des captifs avaient pour cause « le mauvais traitement que les marins réservaient aux esclaves lorsque, à bord du navire, ils faisaient route vers nos plantations ». Le capitaine John Samuel Smith de la Royal Navy témoigna en 1791 qu'il avait eu beaucoup de mal à engager des marins de la traite au service du roi, car ils étaient si malades et avaient tant d'ulcères qu'il craignait qu'ils n'infectassent les autres hommes du vaisseau. Mais les deux qu'il se décida à enrôler « se révélèrent si cruels et inhumains que nous fûmes obligés de leur faire quitter le navire, bien qu'ils fussent d'excellents marins »[52].

La liste des morts

Le long des côtes ouest-africaines, les marins rencontraient une barrière de corail d'un genre particulier. Elle était extrêmement pathogène, pleine de microbes, et donna à la région le surnom de « Tombe de l'homme blanc ». La moitié des Européens ayant voyagé en Afrique de l'Ouest au XVIII^e^ siècle – des marins, surtout – succombèrent dans l'année. La cause principale de cette extraordinaire mortalité était les « fièvres », la malaria et la fièvre jaune, toutes deux véhiculées par les moustiques et toutes deux présentes sur le navire lui-même : les insectes grandissaient dans les eaux stagnantes du fond de la cale. Les marins étaient également victimes de la dysenterie, de la variole, d'accidents, de meurtres, et, de temps en temps, du scorbut. La prédominance de la maladie (et l'absence d'immunité), associée à des conditions de vie et de travail extrêmement difficiles (un travail épuisant, une piètre pitance et une discipline sévère), signifiait que les membres de l'équipage d'un navire négrier décédaient dans des proportions encore plus grandes que les esclaves, même si les causes de ces décès étaient différentes, puisqu'elles suivaient un schéma chronologique différent au cours du voyage (la plupart mouraient pendant le voyage aller et le long des côtes) et que, de plus, la mortalité connaissait des variations selon la région d'Afrique où ils faisaient escale : ainsi la Côte-de-l'Or était relativement saine, tandis qu'un marin avait peu de chances de survivre à un voyage dans la baie du Bénin ou la baie du Biafra. Examinant la mortalité des membres de l'équipage à bord de 350 négriers originaires de Bristol et de Liverpool entre 1784 et 1790, la Chambre des communes découvrit que 21,6 % des marins avaient trouvé la mort, un chiffre en accord avec les

estimations de Thomas Clarkson à l'époque et correspondant en outre aux résultats de la recherche historique moderne. À peu près vingt mille marins britanniques travaillant dans la traite moururent entre 1780 et 1807. Pour les marins comme pour les captifs africains, vivre plusieurs mois à bord d'un navire négrier était déjà en soi une lutte pour la survie[53].

L'histoire du commerce des esclaves abonde en récits abominables à propos de la mortalité de l'équipage, de navires tellement diminués par la maladie et la mort que leurs voyages se soldaient par un échec, si ce n'est par une catastrophe. Un capitaine, en 1721, parle de ses marins malades comme de ses « fantômes ambulants ». Plus tard au XVIII^e siècle, un autre parle dans son journal de leur « apparence sordide et émaciée » qui lui rappelle la « résurrection des morts ». La plupart du temps, il y avait seulement la mort, pas de résurrection. Le capitaine David Harrison, débarquant à Providence, Rhode Island, en 1770, rapporta que, sur le fleuve Gambie, « tout l'équipage » du brick *Elizabeth* était mort, abandonnant un navire fantôme à l'ancre. En 1796, le capitaine Cooke, de Baltimore, « perdit tous ses hommes, à l'exception de deux Nègres, un homme et un jeune garçon ». Parfois, c'étaient des familles entières de marins qui étaient décimées. Lorsque Josiah Bowen, de Barrington, Rhode Island, mourut sur la côte africaine en 1801, les journaux rapportèrent que son père avait déjà perdu cinq de ses fils en mer au cours des cinq années précédentes[54]. Les témoins ne faisaient pas seulement allusion aux esclaves quand ils qualifiaient les navires négriers de « léproseries flottantes » ou « maritimes », des lieux dans lesquels les individus souffraient de toutes sortes de maladies mortelles[55].

Un portrait macabre des blessés et des morts émerge des pétitions adressées par les marins et leurs familles à la Society of Merchant Venturers de Bristol au nom des hommes ayant travaillé pendant plus de cinq ans pour l'entreprise. John Fielding contracta le « haut scorbut » (« *high scurvy* ») et perdit tous ses orteils ainsi que son pied gauche. Benjamin Williams eut un

ulcère aux jambes, à la suite de quoi l'on dut lui amputer la jambe droite. William Victor vit ses deux jambes brisées par la chute d'une charpente de toit (que l'on montait pour la vente des esclaves en Virginie). John Smith et Cornelius Calahan attrapèrent la maladie de Carré « aux yeux, qui faisait alors rage parmi les esclaves, et qui leur ôta la vue ». Les mutilés étaient les plus chanceux. John Grenville mourut après être tombé du pont principal et s'être écrasé au fond de la cale. Richard Ruth « fut perdu lorsque sa pirogue se renversa, le long de la côte africaine » ; William Davis et apparemment six autres se noyèrent lorsque leur bateau chavira. James Harding fut empoisonné par des marchands africains, et George Hancock fut tué lors d'un « soulèvement d'esclaves »[56].

Les conditions de vie à bord du navire étaient si mauvaises qu'il arrivait que les marins se suicident, le plus souvent après avoir été harcelés par le capitaine ou un officier. Le capitaine Thomas Tucker maltraita tellement le coq John Bundy, l'avait tellement fouetté et même, à un moment, poignardé au visage, que la vie du pauvre homme, écrit Silas Told, « ne lui fut plus, pour toujours, qu'un pénible fardeau ». Quand il sous-entendit qu'il comptait se jeter par-dessus bord, ses camarades tentèrent de l'en dissuader mais un matin, à huit heures, il « se plongea tout entier dans les flots ». Thomas Jillett, un garçon de quinze ans servant à bord du *Bruce Grove*, déclara après avoir été maltraité par le second qu'il était « las de la vie » et bientôt se jeta à la mer. Un garçon irlandais nommé Paddy en fit de même à bord du *Briton* en 1762 : menacé d'une sévère volée de coups de fouet par le second pour ne pas avoir fait bouillir la théière à temps, il préféra sauter par-dessus le bastingage et se noya[57].

Le déclin physique de l'équipage qui commençait sur les côtes africaines et ne faisait qu'empirer pendant le Passage du Milieu était à l'origine d'une contradiction littéralement fatale : l'équipage tombait malade, s'affaiblissait et mourait au moment même où la cargaison d'esclaves se faisait de plus en plus grosse, si bien qu'il y avait trop peu de

travailleurs pour naviguer et pour protéger le navire d'une insurrection. Un témoin de la vie à bord d'un négrier a noté : « Nous dissimulons la mort des marins aux Nègres en jetant les cadavres par-dessus bord la nuit, afin qu'ils ne voient pas dans le fait que nous soyons si affaiblis par la mort une invitation à se révolter contre nous. Huit d'entre nous sont morts et les autres sont tous malades. Nous ne sommes plus que douze. » De plus, l'un des avantages du *barricado* était qu'il bouchait la vue des hommes esclaves, qui ne pouvaient par conséquent compter le nombre de marins en train de travailler de l'autre côté[58].

Quand un marin décédait, une cérémonie funèbre très simple était célébrée, les marins étant « francs du collier » (« *plain dealers* ») et se souciant comme d'une guigne des rituels élaborés. S'il mouillait le long des côtes africaines, le capitaine faisait généralement quelques efforts pour enterrer le corps à terre (par exemple, le port de Bonny, dédié au commerce des esclaves, disposait d'un cimetière de marins sur la rivière du même nom). Mais s'il était en mer, en revanche, les cadavres étaient cousus à l'intérieur d'un hamac ou d'une vieille voile et lestés d'un boulet de canon. Mais même ces modestes funérailles restaient un défi, surtout à cause des requins qui étaient connus pour réduire les cadavres en miettes avant qu'ils aient pu couler. Plus d'un marin a non seulement terminé dans une tombe sans nom, mais également comme « nourriture pour les poissons des profondeurs ». C'était là une fin ignominieuse[59].

Ces hommes-là ont laissé peu de traces. La vie du simple marin George Glover s'acheva on ne sait pourquoi sur l'*Essex*, commandé par le capitaine Peter Potter, le 12 novembre 1783. Potter fit dresser un inventaire de ses quelques possessions mondaines. Selon la coutume des marins, elles furent vendues « au mât » à ses compagnons de bord, le produit de la vente étant destinée à sa veuve et aux membres de sa famille. Ce que Glover possédait de plus précieux, sa veste, fut vendu pour treize shillings et six pence. Il possédait deux paires de pantalons, dont l'une qui « n'était plus bonne à

rien », ainsi que : deux chemises (l'une à carreaux et l'autre en flanelle) ; des chaussures ; des chaussettes ; un caleçon ; une paire de boucles de ceinture ; un sac et un chapeau sans la moindre valeur. Il avait acheté l'une des chemises, les chaussures et le chapeau au capitaine durant la traversée, évidemment très cher. Au final, tout ce que possédait Glover sur le bateau valait moins d'une livre et demie, et encore, cette valeur avait-elle été surestimée parce que les marins avaient à cœur d'aider la famille du défunt, et payaient toujours considérablement plus que le prix réel de ses effets. Certains des marins qui mouraient laissaient un peu plus que Glover, d'autres un peu moins. Un homme laissa « un perroquet dont le tonnelier aura désormais la garde »[60]. Quand les navires comme l'*Essex* touchaient Liverpool, une « cérémonie de la mélancolie » était célébrée. Les familles et les amis de l'équipage original se réunissaient sur le quai d'arrivée pour entendre quelqu'un à bord lire à haute voix la « liste des morts »[61].

Mutinerie et désertion

Près de la Côte-de-l'Or, en 1749, le capitaine Thomas Sanderson de l'*Antelope* ordonna à son équipage de se rassembler sur le pont principal. Un groupe de marins refusa. Ceux qui continuaient à accepter son autorité durent sans doute obéir à un second ordre car ils eurent tôt fait de maîtriser ceux qui étaient restés sur le pont inférieur. Ils mirent Edward Suttle, Michael Simpson, John Turner, William Perkins et Nicholas Barnes dans les fers. Sanderson voulait qu'ils quittent son navire, et réussit à les transférer sur un autre navire marchand qui mouillait non loin. Pendant ce temps, trois autres membres de l'équipage s'emparèrent de la chaloupe et désertèrent[62].

Le capitaine Sanderson avait un problème, et pas seulement un problème de mutinerie. Il entreposait un grand nombre d'esclaves sur le pont inférieur et il venait de perdre un tiers de son équipage. Par conséquent, il ramena les cinq mutins à bord mais, une fois de plus, ils refusèrent de travailler et, cette fois, ils affirmèrent leur point de vue en agitant leurs coutelas. Quand Sanderson insista et donna l'ordre de lever l'ancre, Turner « menaça d'assommer le premier homme qui s'aventurerait à placer l'anspect dans le guindeau pour remonter l'ancre ». Arrivé à ce point, Sanderson n'eut d'autre choix que de demander de l'aide à un autre capitaine de navire négrier, le capitaine Holmes, qui monta à bord et entreprit de réprimander l'équipage. Les mutins menacèrent de le passer par-dessus bord. Sanderson dut comprendre qu'il ne pouvait plus compter sur l'obéissance de son équipage, si bien qu'il fit appel à un capitaine

hollandais qui lui manda un groupe de ses propres marins. Ils firent cesser le remue-ménage, et mirent les mutins une fois de plus dans les fers.

Comme il manquait toujours de force de travail, Sanderson fut contraint de les relâcher de nouveau, probablement après leur avoir arraché une promesse d'obéissance qui s'évapora aussitôt dans la brume côtière. Cette fois, les marins s'armèrent de barres d'anspect et exigèrent que Sanderson « se constitue prisonnier ». Ils prirent le contrôle du navire et mirent tout sens dessus dessous : ils enchaînèrent Sanderson, le chirurgien et quelques autres, tout en leur assurant qu'aucun mal ne leur serait fait. Plus tard, ils placèrent le capitaine et ses partisans sur un bateau avec un peu de nourriture et les envoyèrent vers le rivage. Les vaincus furent secourus par le *Speedwell*, un navire négrier commandé par le capitaine Joseph Bellamy, qui s'était naturellement empressé de se porter au secours d'un camarade capitaine en détresse. Bellamy se lança immédiatement à la poursuite de l'*Antelope*. Les mutins furent finalement rattrapés et, pour la troisième fois, se retrouvèrent dans les fers.

Après avoir repris possession de son navire, le capitaine Sanderson découvrit en montant à bord de nombreux cadavres de bouteilles et, plus inquiétant, les canons prêts à faire feu (pour défendre ou détruire le navire, il ne le précise pas). Il s'aperçut également que les récipients de sa précieuse cargaison, des « marchandises indiennes » (du tissu en coton), avaient été éventrés et que le contenu en avait été distribué « aux femmes esclaves à bord ». Quand l'on demanda aux mutins enchaînés ce qu'ils avaient eu l'intention de faire du navire, l'un d'entre eux – peut-être le « capitaine Turner », comme on l'appelait – répondit que « certains membres de l'équipage étaient pour l'emmener au Brésil, et les autres pour l'emmener à Eustatia[63] pour s'en débarrasser ». Il faisait référence aux esclaves enfermés sur le pont inférieur. Pour eux, la mutinerie n'était qu'une libération fort limitée.

Le témoignage du chirurgien William Steele devant la cour élucida les raisons de la mutinerie. Tout d'abord, plusieurs marins estimaient que Sanderson ne respectaient pas les coutumes, et en premier lieu le droit inaliénable des marins au grog. Se plaignant que Sanderson n'autorisait aucune « allocation de liqueur forte, contrairement à l'usage des maîtres des autres navires sur la côte », deux marins décidèrent de prendre le taureau par les cornes. Ils pénétrèrent par effraction dans la réserve, mirent la main sur les spiritueux destinés à revigorer leurs esprits, se soûlèrent, pour finalement se disputer avec le capitaine Sanderson. Une seconde cause de la mutinerie était « la vie désagréable et incertaine qu'ils vivaient à bord du navire en raison du comportement du capitaine », comportement apparemment violent. Quand Sanderson annonça qu'ils allaient naviguer plus à l'est le long de la côte de Guinée, « le pont bruissa de récriminations ». Les marins « dirent que le capitaine les avait tellement maltraités pendant la première partie du voyage qu'ils étaient très inquiets à l'idée d'être obligés d'aller au vent, dans la mesure où ils s'attendaient, s'ils le faisaient, à ce que le capitaine les traite encore plus mal une fois qu'il se serait éloigné de la compagnie des autres navires » qui faisaient du commerce dans la région. L'isolement ne ferait qu'exacerber sa tyrannie. Une troisième cause, plus spécifique, de la mutinerie – peut-être une simple illustration de la deuxième – était une raclée que le capitaine avait donnée au maître d'équipage. Plusieurs membres de l'équipage avaient osé s'y opposer, disant qu'« il ne devait pas frapper le vieil homme (c'est-à-dire le maître d'équipage, qui était un très vieil homme) ». Une dispute s'ensuivit, au cours de laquelle certains membres de l'équipage tinrent au capitaine des « propos inconvenants ». La confrontation, qui semble avoir eu lieu la nuit précédant le premier refus de coopérer des marins, constitua sans doute le point de rupture[64].

D'une manière toute relative, on peut affirmer que Sanderson devait s'estimer chanceux d'avoir échappé indemne aux mutins, et même en vie[65].

Les mutins de l'*Endeavour*, en 1721, fouettèrent le capitaine John Wroe, et, de façon générale, les mutins avaient plutôt tendance à tuer d'une horrible façon leur capitaine, la plupart du temps pour des raisons similaires à celles qui avaient poussé l'équipage de l'*Antelope* à la mutinerie[66]. Un mutin de l'*Abington* commente ainsi en 1719 ses conditions de travail et de vie : « Bon sang, mieux vaut être pendu que de vivre comme ça[67]. » En 1734, les marins du *Buxton* avaient décapité le capitaine James Beard à l'aide d'une hache. Quand tout fut fini, le simple marin Thomas Williams soupira de soulagement : « Le maudit chien ! Je me le suis enfin fait. Nous aurions dû nous en débarrasser depuis longtemps. » Plus de deux ans plus tard, les marins remontés du *Pearl Galley* engagèrent une guerre des nerfs, demandant à tout bout de champ au capitaine Eustace Hardwicke et à d'autres s'ils se souvenaient du destin du pauvre capitaine Beard, sous-entendant que cela risquait bien de se reproduire, et plus tôt qu'ils ne le pensaient[68]. À bord du *Tewkesbury*, en 1737, les « jeunes gars » de l'équipage donnèrent un coup de hache en plein visage au capitaine avant de le balancer par-dessus bord. On avait entendu dire le mutin John Kennelly que, dorénavant, « ils devraient avoir suffisamment de rhum », et John Rearden se vantait que, dorénavant, le capitaine ne « risquait plus de tuer une demi-douzaine d'entre [eux] ». Ces rebelles furent capturés, emmenés au fort de Cape Coast, et jugés. Deux d'entre eux furent condamnés à devenir les serviteurs sous contrat des marchands pendant sept ans, et cinq autres furent pendus aux portails donnant sur l'eau du fort[69].

Certains mutins décidaient de se faire pirates, surtout dans les années 1710 et 1720, quand d'anciens marins de la traite comme « Black Bart » Roberts écumèrent les mers, firent d'innombrables prises et réussirent à mettre en péril le système commercial atlantique. Cette génération de pirates fut anéantie par une campagne sanglante d'exécutions et par le renforcement des patrouilles navales, mais rien de tout cela n'empêchait les mutins des côtes africaines d'embrasser de temps en temps

la piraterie. En 1766, un fonctionnaire du port d'Anomabu, dédié au commerce des esclaves, prévenait les marchands que « la côte est littéralement infestée de navires pirates, et l'un d'entre eux en particulier, une goélette doublée de cuivre commandée par un certain Hide, a à son bord pas moins de trente-quatre hommes, et est de plus extrêmement bien pourvu en pierriers et en armes à feu ». Ce pirate avait déjà pris entre douze et quatorze petits vaisseaux et « avait à son bord 1 200 livres en marchandises, ainsi que 50 onces de poudre d'or ». Après une mutinerie à bord du *Black Prince*, en 1769, les marins avaient « hissé le pavillon noir » et renommé le navire *Liberty*[70].

En dehors de la mutinerie et de la piraterie, il existait une forme de résistance bien plus répandue parmi les marins : la désertion. Emma Christopher a prouvé à quel point il était fréquent qu'un marin prenne la poudre d'escampette le long des côtes africaines. Mais pour les marins comme pour les esclaves qui parvenaient à échapper aux navires, la liberté était bien dure à gagner dans la mesure où, moyennant compensation, les marchands d'esclaves africains et leurs alliés réussissaient presque toujours à capturer et à ramener les fuyards au capitaine. Les requins qui tournaient lentement autour des navires dans les eaux ouest-africaines ont également dissuadé les velléités de désertion de plus d'un marin, même si certains étaient prêts à affronter ces monstres pour échapper à un autre. L'attitude des marins eux-mêmes limitait les désertions, comme l'expliqua l'un d'entre eux devant la cour : lui et ses camarades « avaient bien eu l'intention d'échapper » à leur capitaine à Bonny, mais ils y avaient renoncé parce que « la région était sauvage et habitée par des cannibales »[71].

Fin du voyage

Pour un marin sur un navire négrier, le voyage se terminait quoi qu'il arrive de l'une de ces quatre façons : dans la mort ; dans la résistance (c'est-à-dire dans la désertion ou la mutinerie, qui se concluaient aussi bien par sa fuite que par sa pendaison) ; par la fin de son contrat, légale ou illégale, au port de livraison, après le Passage du Milieu ; et, enfin, par la fin de son contrat après le retour au port d'origine.

Au terme du Passage du Milieu, de nombreux capitaines se retrouvaient face à un nouveau problème. Un navire de 200 tonneaux, qui requérait un équipage de 35 hommes pour gérer quelque 350 captifs, était sur le point de faire un nouveau voyage vers son port d'origine avec comme cargaison du sucre (ou même seulement du lest), et ne nécessitait plus à son bord que 16 hommes, ou même moins si le capitaine désirait faire des économies, ce qui était le plus souvent le cas. Qu'arrivait-il à ces membres de l'équipage devenus soudainement superflus ? Certains étaient morts, d'autres avaient eu leur content du capitaine et du navire et avaient déserté dans la joie, même au prix de la perte de leur salaire. Mais de nombreux marins voulaient toucher cet argent si durement gagné et retourner à leur port d'origine, au moins pour revoir leur famille et leur communauté. Les capitaines de négrier imaginèrent une stratégie pour se débarrasser de ce surplus de main-d'œuvre[72].

Vers la fin du Passage du Milieu, juste au moment où l'on commençait à prendre meilleur soin des esclaves (pour les préparer à la vente), le capitaine commençait à faire de la vie de l'équipage un enfer, ou tout du moins d'une partie de l'équipage, dans l'espoir que certains d'entre eux

déserteraient au premier port touché. Il les brimait autant que possible. Tous les capitaines n'agissaient pas ainsi, mais le cas était assez courant pour que la pratique en fût fort connue. Même lord Rodney, le héros des mers, le sauveur de l'Empire britannique, « chevalier du très honorable ordre de Bath, amiral de White et vice-amiral d'Angleterre », en témoigna devant le Parlement en 1790 : « Je crois qu'il y a eu de nombreux cas où les capitaines de ces navires traitaient leur équipage avec la plus grande brutalité dans le seul espoir de se débarrasser de ces hommes » une fois arrivés aux Antilles[73].

Une telle attitude était donc préméditée et, effectivement, les marchands donnaient parfois aux capitaines des instructions explicites pour qu'ils se débarrassent des membres de l'équipage surnuméraires avant le terme du voyage. Miles Barber écrit au capitaine James Penny en 1784 : « J'aimerais que vous débarquiez quelques marins étrangers, si cela est possible, à Saint-Kitts ou à Saint Thomas : il est plus facile de se débarrasser de cette partie de l'équipage sous prétexte qu'elle est indisciplinée. » Il savait que c'était illégal, et conseilla à Penny d'ordonner à ses officiers « de ne pas en piper mot ». Même quand les marchands ne faisaient pas allusion au fait de se séparer des marins en trop, les capitaines agissaient tout le temps ainsi. Le capitaine Francis Pope écrivit en 1740 à un marchand de Rhode Island appelé Abraham Redwood : « Je pense conserver aussi peu d'hommes que possible dans la mesure où c'est dans notre intérêt. » Les bénéfices d'un voyage croissaient à mesure que l'on économisait sur le coût du travail, ce que même le partisan de l'esclavage lord Sheffield était bien obligé d'admettre. Mais cette pratique avait également d'autres raisons. Étant donné la dureté de la vie à bord du navire négrier et les tensions explosives qui en découlaient, le capitaine désirait souvent se débarrasser des rebelles ou des « indisciplinés ». Ce calcul prenait également en compte le fait qu'un grand nombre de marins, parfois la majorité de l'équipage, étaient en si mauvaise santé vers la fin du Passage du Milieu qu'ils ne pouvaient tout

simplement plus travailler. Ils souffraient de la malaria, d'ophtalmie (une inflammation de l'œil), des « vers de Guinée » (des parasites pouvant atteindre une taille énorme, et qui généralement vivaient dans les jambes des marins), de toutes sortes d'ulcères, et, surtout, du « pian », une maladie africaine cutanée contagieuse[74].

Les hommes arrivaient aux Antilles dans un état pitoyable. À la Barbade, le marin Henry Ellison avait vu « plusieurs marins dans une grande détresse, manquant des soins les plus élémentaires, leurs jambes ulcérées et dévorées par les aoûtats, leurs doigts de pieds pourrissant sur place, et sans personne pour leur venir en aide ou les recueillir ». Le paysage humain des docks était le même à la Jamaïque, où les « marins gisaient à même les quais, ulcérés et impuissants ». Ils étaient rongés depuis « la rotule jusqu'aux chevilles, et dans un tel état que pas un navire au monde n'aurait accepté de les embarquer ». Ellison connaissait certains de ces hommes personnellement. Ils avaient été « traités d'une manière barbare » avant d'être spoliés de leurs salaires. Ellison leur apporta de la nourriture de son propre navire. Ils étaient connus sous les sobriquets de « concessionnaires de quais » (« *wharfingers* »), de « chalands des rivages » (« *scow-bankers* ») et, quand ils n'étaient pas sur les docks, de « fols des plages » (« *beach horners* »). Sur les docks, il leur arrivait parfois de ramper jusqu'à une barrique de sucre pour y mourir[75].

Ces marins constituaient les équivalents des « esclaves refusés », trop malades pour être vendus au prix fort, à une différence près : les « Blancs », bien sûr, ne pouvaient pas être vendus mais, d'un autre côté, ces marins brisés n'avaient plus aucune valeur pour personne, voire avaient une valeur négative aux yeux de ceux pour qui ils avaient travaillé les mois précédents. Ils ne pouvaient pas être vendus, mais ils pouvaient être abandonnés, forcés à quitter le navire. Ces marins malades et misérables devinrent les mendiants des docks, présents dans presque tous les ports négriers des Amériques.

Ces mendiants finirent par représenter un si gros problème que les municipalités portuaires ou coloniales créèrent des hôpitaux spéciaux pour les marins. À Bridgetown, à la Barbade, l'hospice des pauvres était rempli de marins des navires négriers. Ils s'échouaient également sur les plages et les ports de Saint-Domingue et de l'île de Grenade. Un rapport publié en 1784 à Charleston mentionne que « pas moins de soixante marins appartenant aux navires africains ont été abandonnés dans cette ville. La plupart d'entre eux sont morts et ont été enterrés aux frais de la ville. » Dès 1759, la Jamaïque votait une loi – qu'elle revotera longtemps après – concernant les marins infirmes et mutilés et, en 1791, quelqu'un remarqua qu'« une très grande proportion de ceux qui vivent à l'hôpital de Kinsgston sont des marins de la traite ». L'abandon des « marins malades, ulcérés et boiteux » devint une « telle nuisance et un tel coût pour la communauté de Kingston » que la législature jamaïquaine fit passer une loi qui exigeait que les capitaines s'engagent à ne plus laisser les infirmes à terre[76].

Deux « chalands des rivages » ont entrepris par la suite de décrire la situation qui était la leur. William Butterworth, qui s'était lacéré la jambe en tombant dans une écoutille, avait été démis de ses fonctions par son capitaine à Kingston. Il avait l'impression d'« avoir été laissé à la dérive dans un pays étrange, [alors qu'il était] faible, boiteux et presque sans un sou en poche ! ». James Towne se trouva dans une situation comparable : « Je fus abandonné sur le rivage à Charles Town, en Caroline du Sud, avec deux autres, et sans argent ni amis. Les autres moururent. »[77]

Insurrection : Liverpool, 1775

Les marins venaient juste de finir de gréer le *Derby* pour le préparer à son voyage pour l'Angola et la Jamaïque. Le capitaine Luke Mann les avait engagés un mois plus tôt, au tarif de trente shillings par mois, mais voici qu'il les informait à présent, le 25 août, qu'il ne les paierait finalement que vingt shillings, parce que « ce n'étaient pas les marins désireux de travailler qui manquaient ». Il y avait en effet une surabondance de marins désœuvrés au port. La décision avait été prise directement par les propriétaires du navire, et il semblerait qu'elle ait surtout été le fait d'un marchand local prénommé Thomas Yates. Les hommes de l'équipage du *Derby* étaient révoltés. Ils tranchèrent promptement le gréement et le laissèrent en un tas tout enchevêtré sur le pont principal[78].

Quelqu'un appela la police qui arrêta neuf marins, les emmena devant les magistrats et les fit jeter en prison. Pendant ce temps, la rumeur de l'action directe des marins et de leur incarcération se répandit sur le front de mer et, bientôt, deux ou trois mille marins (les chiffres divergent) s'armèrent de barres d'anspect et de massues, les deux armes traditionnelles des foules de marins, et marchèrent sur l'Old Tower, sur Water Street, avec la ferme intention de libérer leurs frères marins. Ils brisèrent les vitres des fenêtres et pénétrèrent dans le bureau de la prison où ils détruisirent tous les documents sur lesquels ils purent mettre la main. Les geôliers capitulèrent et relâchèrent huit des marins, espérant ainsi mettre fin à leur épreuve. Comme les hommes de mer réjouis emmenaient les camarades libérés, ils réalisèrent que l'un d'entre eux était resté derrière les barreaux et firent demi-tour. Ils trouvèrent le prisonnier et le libérèrent, ainsi qu'une femme

qui avait été incarcérée pour avoir aidé les émeutiers. Puis les marins défilèrent sur les docks jusqu'à minuit, terrorisant certains des habitants locaux en exprimant avec un peu trop de force leur joie d'avoir vaincu. Ils commencèrent bientôt à défaire les gréements d'un maximum de navires mouillant dans le port[79].

L'incident à bord du *Derby*, parti d'une action directe dans le cadre du travail, s'était changé en manifestation et, finalement, en insurrection urbaine. Le samedi 26 août et le dimanche 27 furent calmes mais, chaque nuit, les marins, incités par l'incessante volonté des marchands de réduire les salaires, rôdaient sur les docks et tranchaient les gréements, arrachaient les voiles et, en un mot, immobilisaient les vaisseaux d'une ville portuaire normalement dynamique. Lundi matin, de bonne heure, les marins allèrent de navire en navire pour encourager leurs camarades à cesser également toute activité. Ceux qui refusèrent furent arrachés de force à leur navire, comme l'expliqua le marin Thomas Cocket : les marins « montaient sur tous les navires, et en faisaient descendre tout le monde ». La grève s'était généralisée, et le front de mer normalement si animé était devenu silencieux. Plus tard dans la journée, lors d'une réunion à leur quartier général, sur North Lady's Walk qui surplombait la ville, les marins décidèrent de faire entendre aux marchands leurs revendications salariales à la Bourse de commerce, où ils exigeraient réparation. Ils étaient en colère, mais ils s'y rendirent dans le calme, et sans armes. Ils n'y eurent aucun succès. Tandis qu'ils quittaient la Bourse, il semblerait que certains d'entre eux menacèrent d'y revenir le jour suivant pour démolir le bâtiment. Les marchands prirent ces menaces très au sérieux et, dans la crainte d'une seconde confrontation beaucoup plus violente, ils fermèrent et barricadèrent la Bourse. Ils recrutèrent également des militaires volontaires et armés, dont certains étaient des gentilshommes d'une « qualité supérieure », et payèrent 120 autres travailleurs pour défendre la place[80].

Le mardi 29 août à midi, les marins, en grand nombre et d'humeur militante, retournèrent à la Bourse de commerce « en criant et en lançant des hourras ». Ils voulaient toujours négocier mais, une fois encore, leurs doléances ne furent pas entendues. Les autorités locales, de plus en plus nerveuses, entamèrent la lecture du Riot Act[81] et ordonnèrent à la foule de se disperser. Les marins refusèrent et finirent par encercler la Bourse de manière menaçante. Quelques manifestants commencèrent à jeter des briques et des gourdins sur les fenêtres. Le marin John Fisher brisa la vitre de la porte d'entrée de l'imposant bâtiment avec un râteau. La tension monta, et bientôt, quelqu'un depuis l'intérieur de la Bourse – peut-être le marchand Thomas Radcliffe ou bien un membre de la garde du port nommé Thomas Ellis – fit feu sur les manifestants, ce qui déclencha une salve de tirs qui tua plusieurs marins. « Les cris et les grognements des blessés étaient lugubres », se souvient un témoin. La scène était un tel chaos qu'il est extrêmement difficile d'estimer précisément le nombre de victimes. Deux marins au minimum et sept au maximum furent tués ; quinze au minimum et quarante au maximum furent blessés. Tous savaient que les marins allaient contre-attaquer après les coups de feu, si bien que les maisons furent calfeutrées et un plan d'autodéfense établi. Les riches cachèrent leurs richesses, et envoyèrent leurs enfants au loin. Le marchand d'esclaves Thomas Staniforth cacha son argenterie dans sa grange[82].

Le mercredi matin, un millier de marins défilaient dans les rues, un ruban rouge à leur chapeau. Ils pillèrent plusieurs armureries et entrepôts d'armes, se procurant dans l'un trois cents mousquets, dans un autre, de la poudre, et dans un troisième, des pistolets et des tromblons. Mais même ces armes étaient insuffisantes pour leur dessein, si bien qu'ils récupérèrent des chevaux, les menèrent aux docks, et s'en servirent pour tracter jusqu'en haut de la colline, en face de la Bourse, des charrettes sur lesquelles ils avaient placé des canons pris sur les navires[83]. Alors le « cliquetis des épées et le tonnerre des canons » remplirent les rues pavées de la cité. Les marins

marchaient derrière George Oliver qui brandissait le « drapeau sanglant », ce drapeau qui rappelait à tous et à chacun que jamais les marins n'abandonnaient ou ne faisaient de quartier. Ce serait un combat à mort. À midi, ils avaient placé leurs canons à des postes stratégiques sur Dale Street et Castle Street, ce qui leur permettait de pilonner la Bourse du nord comme du sud. Puis ils consacrèrent « la plus grande partie de leur journée » à bombarder le bâtiment de boulets de canon et à tirer dessus au mousquet. Leur cri de ralliement était : « Visez l'oie ! » Les marins enragés traînèrent leurs canons et leurs mousquets jusqu'au Liver Bird[84] en pierre taillée, symbole de la toute-puissante Corporation de Liverpool, et, par conséquent, symbole de Liverpool elle-même. Ils le pulvérisèrent. Leur feu fut si nourri « qu'il était devenu extrêmement difficile de trouver une vitre intacte aux alentours ». Le bombardement constant transforma l'attaque en un siège, et, selon un journaliste, causa la mort de quatre personnes supplémentaires[85].

Tandis que les boulets de canon pleuvaient sur le centre des affaires, des privilèges et du pouvoir, la terreur s'abattit sur la ville. Les marchands se tenaient au coin des rues et observaient les combats, « les visages empreints de peur ». L'un d'entre eux écrit avec une candeur surprenante : « Je suis un lâche, c'est vrai, mais je pense qu'une telle canonnade aurait alarmé n'importe qui. » Les dirigeants de la cité reconnurent leur propre incapacité à défendre la ville contre la colère des marins, si bien qu'ils appelèrent à l'aide. Deux gentilshommes furent dépêchés à Manchester pour expliquer que, à moins qu'une force militaire ne soit rapidement expédiée, « Liverpool serait réduite en cendres et tous les habitants seraient assassinés ». C'était évidemment une exagération dont le seul but était de faire venir le régiment royal des dragons de lord Pembroke. Au moment où les édiles rassemblaient leurs forces, les marins engageaient la lutte sur de nouveaux territoires : en fin d'après-midi, certains avaient fait du porte-à-porte, terrifiant les propriétaires en leur « demandant » de l'argent, parfois sous la menace d'une arme à feu, argent prétendument destiné à enterrer

ceux qui étaient tombés pendant la bataille de la Bourse. D'autres avaient organisé des compagnies qui, tambours battant et drapeaux au vent, marchaient en formation jusqu'aux demeures des marchands d'esclaves, les plus coupables à leurs yeux. Un témoin a affirmé qu'ils « marchaient sous des drapeaux ou des pavillons de navire, et un grand nombre de ces marins portaient des armes comme des tromblons, des mousquets et d'autres choses »[86].

Ils se mirent tout d'abord en quête du marchand Thomas Radcliffe, considéré comme celui qui, la veille, leur avait le premier tiré dessus. Une fois arrivé chez lui, un groupe de marins pénétra dans sa maison et commença à balancer toutes ses affaires dans la rue. Selon un témoin, ils apportèrent dehors du mobilier d'excellente qualité et le brisèrent en éclats. Ils fondirent sur les placards et leurs tiroirs pleins de vêtements d'excellente facture et entreprirent de « déchirer ces derniers en morceaux ». Ils réduisirent de la belle porcelaine en miettes et détruisirent des parchemins. Ils saccagèrent « les lits de plume, les oreillers, etc., les éventrèrent et éparpillèrent les plumes en l'air ». Ils découvrirent à l'occasion, à leur grande surprise, que le gentilhomme avait fourré les lits des domestiques non pas avec des plumes, mais avec de la paille, une insulte que la classe subalterne de Liverpool n'était pas près d'oublier. Cependant, tout ne fut pas détruit : certaines femmes dans la foule, appelées les « putains » des marins, emportèrent avec elles un certain nombre d'objets[87].

Puis la foule se rendit à Rainford Gardens, à la maison de William James, l'un des marchands d'esclaves les plus puissants de la ville, qui posséda jusqu'à vingt-neuf navires négriers. Mais, d'une manière ou d'une autre, James avait eu vent des intentions de la foule belliqueuse, et réussit à mettre à l'abri tous ses biens de valeur dans sa maison de campagne et même à préparer sa maison pour l'assaut – en vain. Un marin arracha les volets, brisa la vitre d'une fenêtre et cria à la foule : « Et voilà ! Maintenant, détruisons cette baraque ! » Joseph Black ainsi que d'autres membres de la

foule braquèrent des fusils sur le bâtiment au cas où quelqu'un serait resté dans la demeure et aurait manifesté sa volonté de se défendre. Les marins entrèrent dans la maison et en sortirent le mobilier (lits, chaises et bureaux), la literie, les vêtements, la batterie de cuisine en étain, la porcelaine et les cuillers en argent. Une fois encore, les prérogatives de l'argent furent déshonorées et éparpillées dans les rues. Les dégâts s'élevaient à 1 000 livres (soit 177 000 dollars en 2007), peut-être plus. Les émeutiers firent alors deux découvertes – une cave remplie de vin et de rhum que, sans surprise, ils ne détruisirent pas et, à l'intérieur d'une horloge comtoise, « un petit garçon noir » qui était venu s'y cacher. Apparemment, il ne lui fut fait aucun mal[88].

Deux autres demeures de marchands furent également attaquées, sans toutefois subir autant de dégâts : celle de Thomas Yates, le propriétaire du *Derby* (et donc à l'origine de l'émeute), à Cleveland Square, et celle de John Simmons, à St. Paul Square. Aucun des quatre marchands n'était chez lui quand les marins attaquèrent. Selon le marchand Thomas Middleton, dans le cas contraire, ils y auraient très certainement trouvé la mort. Avec une fermeté qui ne présageait rien de bon, les marins avaient fait savoir qu'« ils avaient l'intention de rendre visite à tous les marchands d'esclaves de la ville ». Ils étaient bien décidés à poursuivre leurs « audacieuses déprédations »[89].

Il était temps pour les marins de régler leurs comptes, et pas seulement avec les marchands. Le capitaine de navire négrier Henry Billinge a témoigné que le marin Thomas Pearson lui donna un coup de massue « après avoir entendu une femme le désigner comme un capitaine de négrier ». Le capitaine Thomas Blundell, du *Benin*, aperçut la meute de marins et « se pressa vers Hanover Street pour leur échapper ». Le capitaine Anthony Taylor du *Ferret* se cacha, « ayant trop peur d'apparaître en public après que les émeutiers l'avaient menacé de mort ». Un témoin terrifié fut forcé d'admettre qu'« ils se comportaient avec beaucoup de respect envers

tout le monde, à l'exception de ceux à qui ils gardaient rancune »[90]. Le jeudi matin, les marchands voulurent enterrer la hache de guerre : ils envoyèrent une délégation à North Lady's Walk pour négocier, proposant aux marins du travail s'ils acceptaient de cesser leurs protestations. À ce moment-là, la plupart des marins étaient occupés à enterrer leurs morts et, par conséquent, n'étaient pas en mesure d'apprécier la proposition. La délégation parvint toutefois à s'entretenir brièvement avec George Hill, un marin londonien qui était l'un des meneurs de l'insurrection. Hill était semble-t-il artilleur ; il parlait avec amour de son canon, qu'il appelait « sa vieille femme ». Il refusa, arguant qu'« il était marin, et ne saurait tenir une pelle ». Il avait de plus l'impression que lui et ses compagnons n'avaient pas fini ce qu'ils avaient commencé. Il « jura qu'il ne serait pas satisfait tant que la Bourse serait encore debout, et que rien d'autre ne pouvait le contenter ». Dès que leurs camarades furent correctement enterrés, les insurgés comptaient faire venir un canon encore plus grand pour pilonner la Bourse : « ils étaient déterminés à ce qu'il ne reste plus une pierre sur l'autre ». C'est sur ces paroles que les représentants des marchands décidèrent de partir[91].

Pendant ce temps, le régiment de lord Pembroke était parti de Manchester et avait marché toute la nuit sous la pluie. Selon un gentilhomme qui accompagnait les troupes, quand ils arrivèrent à Liverpool, vers seize heures, le jeudi, ils virent les personnes « respectables » de Liverpool leur jeter un coup d'œil par l'entrebâillement de leurs volets et, bientôt, applaudir des deux mains leur arrivée. Ils virent également les marins rassemblés et prêts à l'affrontement, mais ceux-ci furent rapidement délogés de leurs positions par la cavalerie et forcés à battre en retraite dans la plus grande confusion. Les troupes arrêtèrent une cinquantaine d'émeutiers et les jetèrent dans la prison de Lancaster. Le vendredi matin, l'insurrection était terminée. Les dragons furent plus tard loués « pour avoir sauvé la ville et les navires d'une destruction

imminente ». En réalité, les marins étaient loin d'avoir attaqué tous les navires, les capitaines et les marchands : ils s'en étaient uniquement pris à ceux qui étaient liés au commerce des esclaves[92].

Le retour du marin dansant

Le marin dansant s'était-il joint à l'insurrection ? Quand les « troubles » commencèrent, cela faisait déjà longtemps qu'il maudissait ses supérieurs et vantait sa propre indépendance. Il n'est par conséquent pas difficile de l'imaginer rejoignant ses frères marins pour exprimer une haine de classe à l'état brut – en tranchant les gréements, en tirant au canon sur la Bourse, en saccageant et en éparpillant dans les rues les parures des marchands d'esclaves abhorrés. Il aurait, du même coup, contribué à créer la pratique moderne connue sous le nom de « grève » (« *strike* »), nom qui fut donné à ce moment historique particulier à l'action militante des marins qui « frappaient » (« *struck* ») – c'est-à-dire abattaient – les voiles des vaisseaux. Il aurait également participé à l'un des plus grands soulèvements urbains de l'Atlantique de la fin du XVIII^e^ siècle, et l'un des seuls au cours desquels ce fut la foule en colère qui tira au canon sur les représentants de l'autorité de l'État et du commerce.

Mais peut-être, au contraire, ce marin avait-il rencontré le capitaine et le chirurgien le lendemain de sa danse endiablée, et avait-il signé à bord d'un navire négrier, cette « vaste machine » ? Il y aurait découvert deux communautés se chevauchant et se combattant, l'une verticale, l'autre horizontale. La première communauté était celle de la corporation, qui liait l'ensemble de l'équipage, du sommet de la pyramide du travail jusqu'à sa base. Elle était résumée en une phrase : « Nous sommes tous dans le même bateau. » La seconde était une communauté de classe, dans laquelle il se serait rangé auprès des simples marins, contre le capitaine et ses officiers (les apprentis et les travailleurs moins compétents restaient généralement

dans une sorte d'entre-deux, passant d'un bord à l'autre). Pendant le voyage aller vers l'Afrique, et au fur et à mesure que le capitaine affirmerait l'étendue de ses pouvoirs disciplinaires, la relation qu'entretiendraient les officiers avec les marins constituerait le principal point de tension, la contradiction première au sein de la société du navire.

Quand le navire arrivait sur la côte africaine et qu'un grand nombre d'esclaves montaient à bord, tout changeait. Dorénavant, le marin devrait superviser la danse forcée des captifs africains. Il était devenu maton, gardant des centaines d'Africains à bord du navire contre leur volonté, par la violence. D'un seul coup, il importait peu de savoir comment il s'était retrouvé sur ce négrier ou à quel point il détestait le capitaine. Les conflits qui étaient nés au port ou pendant la traversée étaient en train de s'éclipser. Un nouveau ciment social tenait entre eux chaque membre de l'équipage, du capitaine au mousse : leurs vies ne dépendaient plus que de leur unité tant dans la vigilance que dans l'action, de leur coopération face à un groupe plus grand et potentiellement plus puissant de captifs vivant parmi eux. Plus le capitaine et le matelot se rapprochaient et plus la communauté corporative se renforçait et la communauté de classe s'affaiblissait, même si cette dernière était loin de disparaître. Désormais, un antagonisme plus profond gouvernait la vie du navire, et avec lui une nouvelle domination : ce que l'on appellerait plus tard la « race ».

De la même manière, les origines ethniques et culturelles du marin importaient peu dans la mesure où, sur la côte africaine comme sur le navire, il ne serait plus qu'un « Blanc », au moins pour un moment. La « vaste machine » contribuait à produire les identités et les catégories raciales. Pour toutes les personnes impliquées dans le commerce d'esclaves, qu'elles soient africaines ou européennes, il était courant de faire référence aux équipages des navires comme aux « Blancs » ou aux « hommes blancs », et ce même quand l'équipage était nettement bigarré, et une partie de celui-ci « colorée », clairement non blanche. Le statut de « Blanc » du

marin lui garantissait de ne pas être vendu sur le marché des esclaves, et l'autorisait à exercer violence et discipline sur les esclaves au nom du marchand et de son capital. La première leçon qu'il fallait retenir dans la traite, comme le souligna William Snelgrave, était que l'on ne devait pas souffrir qu'« un esclave commette des troubles ou tente de frapper un Blanc ». Si tel était le cas, il fallait « sévèrement le punir », voire l'exécuter pour cet affront. Mais ce statut ne garantissait aucunement au marin qu'il ne serait pas lui-même la cible de la violence et de la discipline du capitaine et de ses officiers, pas plus qu'il ne lui garantissait d'ailleurs quoi que ce soit d'autre à bord du navire[93].

La contradiction première et originelle sur le navire, entre le capitaine et son équipage, devenait secondaire sur les côtes africaines et pendant le Passage du Milieu. Et même si les marins commençaient à toucher le « salaire de la blanchitude » (« *wages of whiteness* »), ils se plaignaient néanmoins de cette nouvelle situation. Ils se plaignaient amèrement – et, il faut le souligner, de manière intéressée et malhonnête – du fait que les esclaves étaient mieux traités à bord qu'ils ne l'étaient eux-mêmes. Ils se plaignaient de leur abri : une fois les captifs africains montés à bord, ils n'avaient plus nulle part où dormir. Ils se plaignaient des soins de santé : un marin du navire négrier l'*Albion* monta à bord du HMS l'*Adventure*, sur la Côte-au-vent en 1788-1789, et expliqua que, à bord de son navire, « le chirurgien négligeait les marins malades, car il partait du principe qu'il n'était payé que pour s'occuper des esclaves ». Ils se plaignaient surtout de la nourriture : les esclaves mangeaient mieux qu'eux. Leurs vivres étaient plus frais et plus abondants et, selon Samuel Robinson, si un marin « était pris en train de se servir alors qu'il distribuait la nourriture aux esclaves, il était sévèrement puni ». Un marin alla même jusqu'à se plaindre que lui et ses pairs étaient parfois « obligés de mendier un peu de nourriture aux esclaves ». Les prétendus travailleurs libres étaient plus malmenés que les esclaves, auxquels le capitaine et ses officiers accordaient un bien plus

grand intérêt : ils avaient une valeur commerciale. Les marins découvraient également que les « privilèges d'une peau blanche » pouvaient se renverser, par exemple quand, vers la fin du Passage du Milieu, ils devenaient des travailleurs superflus, en excédent. Ils étaient alors maltraités, abandonnés ; on les laissait se débrouiller tout seuls, le plus souvent malades. La communauté de classe revenait au premier plan, avec une revanche à prendre[94].

Les marins étaient pris entre le marteau et l'enclume : d'un côté, le marchand, son capital et sa classe et, de l'autre, le groupe des captifs africains, sa force de travail et sa constitution progressive en classe. Au sein de leur combat pour maintenir une position intermédiaire et pour limiter leur propre exploitation dans un cadre de travail extrêmement dangereux, il leur arrivait de s'opposer aux coupes salariales, comme ils le firent à Liverpool en 1775, mais jamais ils ne manifestaient *contre* le commerce des esclaves lui-même. Ils se battaient uniquement pour de meilleurs salaires. Telle était la triste limite de la radicalité et de la solidarité des marins[95]. Cette position contradictoire s'exprima d'une manière vive, peut-être folle, et tout à fait tragique à bord d'un navire négrier qui, parti des côtes de Guinée, toucha l'Amérique du Nord en 1763. Un marin, « pris de boisson, ôta ses habits et les distribua aux esclaves ; puis, prenant un jeune garçon nègre dans ses bras, il dit : "*Il aura son propre serviteur.*" Serrant toujours le jeune garçon dans ses bras, il sauta dans le fleuve. Ils s'y noyèrent tous les deux[96] ».

1. « Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Island and West Africa, with Observations on the Slave Trade » (non daté, mais entre 1779 et 1784), Add. Ms 59777B, BL. L'auteur soigna des maladies au cours de son voyage, ce qui suggère qu'il était médecin.
2. Le recrutement est datable grâce au commentaire de l'auteur selon lequel il s'est déroulé « au commencement des derniers troubles », soit vers la fin de l'été 1775 (et non en avril, comme il le nota plusieurs années plus tard quand il rédigea effectivement son rapport). Voir R. Barrie Rose, « A Liverpool Sailors'Strike in the Eighteenth Century », in *Transaction of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society*, n° 1958, p. 85-92 ; « Extract of a Letter from Liverpool, September 1, 1775 », in *Morning Chronicle and London Advertiser*, 5 septembre 1775, republié dans Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800*, Liverpool, 1853, p. 332.
3. J'aimerais insister sur la dette que, pour tout ce chapitre, j'ai envers l'excellente étude d'Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, New York, Cambridge University Press, 2005.
4. « Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Island and West Africa, with Observations on the Slave Trade » (non daté, mais entre 1779 et 1784), Add. Ms 59777A, 3-5, BL. Que les marins n'aimaient pas le commerce des esclaves est l'une des principales conclusions d'Emma Christopher dans *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, *op. cit*., p. 26-27.
5. *Three Years Adventures*, p. 6-10. Isaac Parker explique : « Ça m'a pris d'aller faire un tour sur la côte de Guinée », tandis que Nicholas Owen ajoute : « J'étais l'un de ceux qui ont le désir de voir ce qu'ils n'ont encore jamais vu. » Voir le témoignage d'Isaac Parker, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 137 ; Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer. A View of some Remarkable Axedents on the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, éd. par Eveline Martin, Boston, Houghton Mifflin, 1930, p. 43.
6. Colonel Spencer Childers (dir.), *A Mariner of England. An Account of the Career of William Richardson from Cabin Boy in the Merchant Service to Warrant Officer in the Royal Navy [1780 to 1819] as Told by Himself*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1970, p. 41-42. Pour plus d'informations sur le voyage du *Spy*, voir *TSTD*, # 83598.
7. Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright & Cruel Captain*, Londres, 1756 ; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Richard Barker, Late Carpenter on Boar the* Thetis Snow *of Bristol ; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua*, Londres, « imprimé par le SOUFFRANT pour son propre bénéfice, et par personne d'autre », 1775 (1760), p. 5-6 et 8. Richardson fut par la suite promu troisième second avant de se voir rétrogradé pour mutinerie. Il mourut pendant le voyage.

8. *An Account of the Life*, p. 2-3, 10 et 19. Voir *TSTD*, # 16790. Nicholas Owen s'engagea également sur un négrier après que son père dispendieux eut dilapidé la fortune familiale. Voir Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Trader*, *op. cit.*, p. 1.
9. Entretien avec Mr. Thompson, in *Substance*, n° 24. Pour le récit de tout un équipage, parti de Boston, qui avait été trompé sur la destination finale du navire, voir *Commercial Advertiser*, 24 septembre 1799.
10. *Ibid.* En 1787, à bord du *Benson*, treize des marins étaient à bord car ils avaient contracté des dettes au port. Voir Anecdote X, in *Substance*, p. 133.
11. Entretien avec Henry Ellison, in *Substance*, p. 38.
12. N.d.T. : « *glass houses* ». Surnom donné aux prisons militaires britanniques à partir de la moitié du XVIII^e^ siècle.
13. John Newton Letter-book (« A Series of Letters from Mr. *** to Dr. J. *** [Dr. David Jennings] », 1750-1760, 920 MD 409, LRO. Les marins ordinaires se situaient fort bas dans la structure de classe de la Grande-Bretagne du XVIII^e^ siècle, comme on peut le voir clairement à la lecture de l'arithmétique politique de Gregory King (1688), Joseph Massie (1760) et Patrick Colquhoun (1803) ; voir Peter Mathias, « The Social Structure in the Eighteenth Century. A Calculation by Joseph Massie », in *Economic History Review*, nouvelle série, n° 10, 1957, p. 30-45. Sur les marins du XVIII^e^ siècle en Amérique, voir Billy G. Smith, « The Vicissitudes of Fortune. The Careers of Laboring Men in Philadelphia, 1750-1800 », in Stephen Innes (dir.), *Work and Labor in Early America*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1988, p. 221-251.
14. *Memoirs of Crow*, p. 169.
15. Témoignage de James Penny, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 118.
16. [Robert Norris], *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge*, Liverpool, 1788, p. 14 ; témoignage de John Knox, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 150 ; témoignage de Thomas King, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 321. Lord Sheffield suggérait que deux tiers d'entre eux étaient des terriens. Voir ses *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade, and on the Reasonableness of attempting some Practicable Mode of Relieving the Negroes*, Londres, 1791 (1790), p. 18.
17. « Wage Book for the Voyage of the Ship *Hawk* from Liverpool to Africa, John Small Master », 1780-1781, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/4, MMM. Voir *TSTD*, # 91793 et # 81753.
18. « Wage Book for the Voyage of the Ship *Essex* from Liverpool to Africa and the West Indies, Captain Peter Potter », 1783-1784, et « Wage Book for the Voyage of the Ship *Essex* from Liverpool to Africa and Dominica, Captain Peter Potter », 1785-1786, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/5 et D/DAV/3/6, MMM.
19. Il n'existe aucune étude systématique des taux de salaire des marins du commerce des esclaves, si bien que ces remarques ne sont que le fruit de mes impressions. Pour les taux de salaire des marins dans l'ensemble des commerces au début du XVIII^e^ siècle, voir Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962, p. 135-137 ; Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain (1700-1750)*, trad. de Fred Alpi, Paris, Libertalia, 2010, Annexe C, p. 435-438. Pour un commentaire qui semble faire

allusion aux pratiques lucratives de commerce privé chez les marins, voir « Diary and Accounts, Commenda Fort, in Charge of William Brainie, 1714-1718 », in Donnan II, p. 190.

20. « Answers from the Collector and the Comptroller », 1788, in *HCSP*, vol. 69, p. 161. Pour des cas d'arrangements faits par les marins afin qu'une partie de leur salaire soit confiée à leur femme pendant qu'ils étaient en mer, voir « Receipts for wages paid to Ellen Hornby on account of her husband, 1785-1786 », D/DAV/15/5/4, et « Receipts for wages paid to Mary Loundes on behalf of Her husband, 1786 », D/DAV/15/2/13, Miscellaneaous Items from the William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM.
21. *An Account of the Life*, p. 58 ; témoignage de Henry Ellison, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 381-382.
22. N.d.T. : Lascar (du persan *lashkar*) était le nom donné, du XVI^e^ au XX^e^ siècle, aux matelots du sous-continent indien qui servaient sur des navires européens, généralement anglais ou français.
23. [John Wells], « Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802 », Add. Ms. 3,871, Cambridge University Library, f. 1 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, Wigtown, Écosse, G.C. Book Publishers Ltd, 1996 (Hamilton, Écosse, William Naismith, 1867), p. 14 ; le cas du *Tartar*, 1808, in Donnan IV, p. 585 ; Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes*, *op. cit.*, chap. II, « The Multiracial Crews of Slave Ships », p. 52-89. Voir également, dans le même livre, ces trois annexes : « Black Sailors on Liverpool Slave Ships, 1794-1805 », « Black Sailors on Bristol Slave Ships, 1748-1795 », et « Black Sailors on Rhode Island Slave Ships, 1803-1807 », p. 231-238.
24. N.d.T. : Voir note 14, chap. III.
25. Wage Book of *Hawk*, 1780-1781, D/DAV/3/4 ; *TSTD*, # 81753. Il semblerait qu'Abey appartenait au second Hugh Lancelot, peut-être au titre de privilège. Sur les marins noirs, voir Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, *op. cit.*, p. 57-58 et 70-73 ; Julius Sherrard Scott III, « The Common Wind. Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution », thèse de doctorat, Duke University, 1986 ; W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks. African American Seamen in the Age of Sail*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1997.
26. Ce paragraphe comme les quatre qui suivent se fondent sur Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 24 et 32-33, ainsi que sur Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer*, *op. cit.*, chap. II.
27. Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 15 ; *Three Years Adventures*, p. 24.
28. *Daniel Macnamera and Nicholas Wordsdale of the Snow* William *v. Thomas Barry*, 26 août 1729, « Records of the South Carolina Court of Admiralty, 1716-1732 », f. 245, National Archives, Washington, D.C. Voir *TSTD*, # 16546.
29. N.d.T. : Variété de coquillages découverte aux îles Maldives et aux îles Soulou. Ils servirent de monnaie d'échange maritime à partir du X^e^ siècle, particulièrement en Afrique de l'Ouest. Au début du XXI^e^ siècle, le Bénin et le Burkina Faso se servaient d'ailleurs encore du cauri comme complément du franc CFA.

30. « A Journal of an Intended Voyage to the Gold Coast in the *Black Prince* on her 8th Commencing the 5th of Septem'r 1764 », BCL ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 39 ; *TSTD*, # 17573.
31. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, Frank Cass & Co., 1971 (1734), p. 165-167 et 170.
32. Témoignage de John Knox, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 179.
33. Témoignage de William James, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 135 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 54-55 ; « Memorandum of the Mortality of Slaves on Board the "Othello" while on the Coast of Africa and On her Passage to the West Indies », Accounts of the *Othello*, 1768-1769, in Donnan III, p. 235 ; *TSTD*, # 36371.
34. Entretien avec Mr. James, in *Substance*, p. 14 ; témoignages d'Ellison, de Noble, de Trotter et de Millar, tous en 1790, in *HCSP*, p. 375, 119, 85 et 394.
35. N.d.T. : Éléments de charpente, perpendiculaires à l'axe longitudinal d'un bateau et qui soutiennent les ponts.
36. N.d.T. : En anglais, « *loggerhead* ». Une pince-balle était une « grande tenaille, dont les pattes font deux cercles évidés ou deux anneaux plats en fer, et dont on se sert pour pincer ou saisir et porter un boulet rougi au feu » (Charles Rommes, *Dictionnaire de la marine française, avec figures*, Barrois, Paris, 1792).
37. Témoignage d'Ecroyde Claxton, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 33 ; témoignage de William Littleton, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 294 et 309 ; capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 163-164 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 55.
38. *Three Years Adventures*, p. 113-126. Robert Norris a remarqué que, à bord de chaque navire, sur le pont inférieur, « il y a deux Blancs qui s'occupent des Nègres [masculins], et deux lampes ». Voir aussi le témoignage d'Isaac Wilson, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 289. Il a également été observé que les marins n'avaient pas le droit de se rendre la nuit dans le quartier des femmes.
39. Révérend John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additionnal Details*, Londres, Hamilton, Adams & Co., 1827, p. 60-61.
40. Robert Norris, in *HCSP*, vol. 68, p. 4-5 ; entretien avec Mr. Bowen, in *Substance*, p. 44. Je me suis ici appuyé sur le témoignage de John Matthews, marchand d'esclaves et député de Liverpool, qui présenta au Parlement « le récit d'une journée » de la vie des esclaves à bord des navires négriers. Voir *HCSP*, vol. 68, p. 19.
41. Témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 323 ; témoignage de James Arnold, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 125-126 ; témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 375 ; témoignage de James Towne, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 20.
42. Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, *op. cit.*, chap. v ; entretien avec Ellison, in *Substance*, p. 36 ; *Three Years Adventures*, p. 133.
43. « Dicky Sam », *Liverpool and Slavery. An Historical Account of the Liverpool-African Slave Trade*, Liverpool, A. Bowker & Son, 1884, p. 36.
44. N.d.T. : C'est-à-dire une descente d'organes, et plus précisément une descente du rectum à travers l'anus.
45. Témoignage d'Ecroyde Claxton, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 33-34.

46. N.d.T. : Soit un peu moins de 2 000 litres.
47. « Documents Related to the Case of the *Zong* of 1783 », REC/19, Manuscripts Department, NMM. La cour estima que la compagnie d'assurances n'avait pas à payer pour les esclaves assassinés. Voir également Ian Baucom, *Specters of the Atlantic. Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*, Durham, N. C., Duke University Press, 2005.
48. Thomas Boulton, *The Sailor's Farewell, or the Guinea Outfit*, Liverpool, 1768 ; *TSTD*, # 36217 ; Herbert Klein, « African Women in the Atlantic Slave Trade », in Claire Robinson et Martin A. Klein (dir.), *Women and Slavery in Africa*, Madison, University of Wisconsin Press, 1983, p. 29-38.
49. Robert Norris, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 9 ; John Knox, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 171.
50. Pour un conflit salarial au cours duquel émergea la question de la prédation sexuelle, voir *Desbrough v. Christian* (1720), HCA 24/132 et 24/133.
51. Africanus, *Remarks on the Slave Trade, and the Slavery of Negroes, in a Series of Letters*, Londres, J. Phillips et Norwich, Chase and Co., 1788, p. 46 ; Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, p. 30.
52. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 162 ; témoignage de John Samuel Smith, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 140.
53. Richard H. Steckel et Richard A. Jensen, « New Evidence on the Cause of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade », in *Journal of Economic History*, n° 46, 1986, p. 57-77 ; Stephen D. Behrendt, « Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century », in *Slavery and Abolition*, n° 18, 1997, p. 49-71. Steckel et Jensen estiment que 60 % des marins moururent de la fièvre, tandis que Behrendt soutient lui qu'elle était impliquée dans 80 % des décès. Behrendt souligne également que la mortalité de l'équipage chuta à la fin du XVIII^e^ siècle et au début du XIX^e^ siècle.
54. William Snelgrave à Humphry Morice, 23 octobre 1727, « Trading Accounts and Personal Papers of Humphry Morice », vol. 2, The Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres ; Bruce Mouser (dir.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica. The Log of the* Sandown*, 1793-1794*, Bloomington, Indiana University Press, 2002, p. 60 ; *Providence Gazette ; and Country Journal*, 8 décembre 1770 ; *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser*, 12 mars 1796 ; *Courier*, 25 mars 1801.
55. Révérend John Riland, *Memoirs of a West-India Planter*, *op. cit.*, p. 37 ; *Three Years Adventures*, p. 40.
56. Pétition de marins, 1765-1774, et « Accounts of money for the relief of seamen and those disabled in the Merchant Service », 1747-1787, tous deux dans Society of Merchant Venturers Archive, Bristol Record Office. Ces « marchands aventuriers » firent des affaires dans de nombreuses régions du monde, et offraient la charité aux marins quelle que soit leur destination. Les exemples que je cite concernent des marins ayant travaillé dans le commerce des esclaves. Leur santé était apparemment plus mauvaise que celle des marins qui avaient travaillé dans d'autres branches. Voir également Jonathan Press, *The Merchant Seamen of Bristol, 1747-1789*, Bristol, 1976.
57. *An Account of the Life*, p. 26 ; [John Wells], « Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802 », *op. cit.*, f. 19 ; entretien avec Ellison, in *Substance*, p. 40.

58. « Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, & c. », 1714-1723, Add. Ms. 39946, BL, ff. 12-13 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit*., 97.
59. Pour une description de funérailles, voir Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit*., 92.
60. « Inventory of the Cloths belonging to George Clover taken at his disease [decease] by Thos. Postlethwayt on board the *Essex* the 12 day of Novr 1783 viz and Sould », in « Wage Book for the Voyage of the Ship *Essex* from Liverpool to Africa and the West Indies, Captain Peter Potter », 1783-1784, William Davenport Archives, Maritime Archives and Library, D/DAV/3/5, MMM. Des listes similaires se retrouvent également dans le « *wage book* » du voyage suivant de l'*Essex*, 1785-1786, in D/DAV/3/6. Voir *TSTD*, # 81311 et # 81312.
61. Le *Times*, 15 mars 1788. Pour des cas de listes des morts, l'une tenue par le chirurgien et l'autre par le capitaine, voir James Hoskins, « List of Mortality of the Ship's Company », 1792-1793, et « Certificates of Slaves Taken Aboard Ships », 1794, HL/PO/JO/10/7/982, HLRO, Westminster ; Peter Potter à William Davenport & Co., 1783-1784, D/DAV/13/1/3, MMM.
62. Cette section se fonde sur « Information of Thomas Sanderson and William Steele », 1750, HCA 1/58, ff. 1-10. Nous ne savons pas ce qui s'est passé par la suite, mais l'exécution des mutins est plus que probable. Voir *TSTD*, # 17198.
63. N.d.T. : Eustatia Island, dans les Caraïbes, était connue aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles pour être un repaire de pirates.
64. Quelques années plus tôt, alors qu'il travaillait dans le commerce des esclaves comme second, Sanderson avait déjà été poursuivi pour avoir frappé un marin à l'aide d'une corde de 5 cm de diamètre. Voir *Thomas Powell v. Eustace Hardwicke*, 1739, HCA 24/139.
65. Parfois, les mutins envoyaient le capitaine et les officiers à terre, à l'instar de l'équipage de l'*Antelope*. Quelques-uns les laissaient sur la chaloupe en haute mer (ce qui signifiait une mort presque certaine), et une grosse minorité se contentait d'en tuer un ou plus sans autre forme de procès. Ce passage s'appuie sur le récit de trente-sept mutineries ayant eu lieu entre 1719 et 1802.
66. *American Weekly Mercury*, 7 décembre 1721. Voir *TSTD*, # 75419.
67. « Information of John Bicknor », Réunion de la Haute Cour de la Jamaïque, 19 janvier 1720, HCA 317/14, f. 9. Il n'y a nulle trace de ce voyage de l'*Abington* dans le *TSTD*, mais on peut en revanche y lire des informations sur son voyage suivant. Voir *TSTD*, # 16257.
68. Interrogatoire de Thomas Williams (1734), HCA A/56, f. 90 ; *Powell v. Hardwicke* (1738), HCA 24/139. La première mention de la mutinerie à bord du *Buxton* fut dans l'*American Weekly Mercury* du 26 septembre 1734. Voir également *Boston News-Letter*, 31 octobre 1734 ; ainsi que *TSTD*, # 16758, et, pour le *Pearl Galley*, # 16870. Pour le récit d'un massacre à la hache à bord du *William* de Bristol, voir *Boston News-Letter and New-England Chronicle*, 10 avril 1767. Voir *TSTD*, # 17634.
69. Sur le *Tewkesbury*, voir *The Tryals of Seven Pyrates, viz. James Sweetland, John Kennelly, John Reardon, James Burdet, William Buckley, Joseph Noble, and Samuel Rhodes, for the Murder of Capt. Edw. Bryan of the* Tewksbury *of Bristol ; and Running Away with the said*

Ship, November 2, 1737, Bristol, 1738 ; *Boston Gazette*, 13 mars 1738, « Proceedings of a Court of Admiralty held at Cape Coast in Africa the 19th November 1737 for the Trials of James Sweetland and other for Murder & Piracy », HCA 1/99, ff. 1-4. Il arrivait également que des capitaines et des seconds soient tués par un marin au cours d'un acte de vengeance plus ou moins spontané, sans aucune intention, du moins au départ, de s'emparer du navire. En 1792, sur le *Lovely Lass* de Bristol, « un homme noir appelé Joe ou Cudjo, avec l'aide de John Dickson et John Owens », tua le second Robert Milligan. Voir le *Times* du 18 novembre 1794.

70. *Maryland Gazette and News Letter*, 16 octobre 1766, republié dans Donnan II, p. 528-529 ; *Connecticut Journal*, 17 novembre 1769 ; *New London Gazette*, 15 décembre 1769. Pour le *Black Prince*, voir *TSTD*, # 17691. Pour une mutinerie au cours de laquelle les marins tuèrent leur capitaine et essayèrent de mettre sa mort sur le dos d'une insurrection d'esclaves, voir *New York Gazette*, 11 mars 1765.
71. Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes*, *op. cit.*, p. 127-132 ; entretien avec James Towne, in *Substance*, p. 56 ; « Information of Hector McNeal », novembre 1731, HCA 1/56, f. 44.
72. Les marins désertaient parfois en ayant échafaudé un plan pour récupérer leur salaire et, en pleine cavale, trouvaient du travail dans les ports antillais et américains en manque de main-d'œuvre : ils parvenaient ainsi à revenir en Angleterre avec, en plus, des paies bien supérieures. Voir Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer*, *op. cit.*, p. 89-90.
73. Témoignage de lord Rodney, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 182-183. Pour des commentaires du même ordre, voir le témoignage de sir George Young, in *HCSP*, vol. 69, p. 155 ; le témoignage de sir George Young, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 211-212 ; et le témoignage de Thomas Clappeson, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 214.
74. Lord Sheffield, *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 18 ; capitaine Francis Pope à Abraham Redwood, Antigua, 24 mai 1740, in Donnan III, p. 135 ; Miles Barber à James Penny, 11 mars 1784, *Baillie v. Hartley*, preuves concernant le commerce des esclaves et le navire négrier *Comte du Nord*, E 219/377, NA. Voir également Samuel et William Vernon au capitaine John Duncan, Newport, 8 avril 1771 : « Si vous avez à bord plus d'employés que nécessaire et que vous pouviez les démettre de leur service en des termes qui vous sont favorables, faites-le et évitez toutes les dépenses possibles sur votre vaisseau. » Voir Donnan III, p. 248. Pour des procès de marins abandonnés par des négriers dans les Antilles, voir *Soudin v. Demmerez* (1720), HCA 24/133, et *Fernando v. Moore* (1733), HCA 24/138.
75. Entretien avec Henry Ellison, in *Substance*, p. 41 ; entretien avec James Towne, in *Substance*, p. 60. Voir également William James, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 139 ; témoignage de John Ashley Hall, in *HCSP*, vol. 72, p. 233 ; témoignage de James Morley, in *HCSP*, vol. 73, p. 164 et 168.
76. Témoignage de John Simpson, in *HCSP*, vol. 82, p. 44 (Barbade) ; témoignage de Robert Forster, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 134 (Saint-Domingue, Grenade) ; *Connecticut Journal*, 22 décembre 1784 (Charleston) ; Hercules Ross, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 260 ; et témoignage de Mark Cook, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 199 (Jamaïque).
77. *Three Years Adventures*, p. 137 ; témoignage de James Towne, in *HCSP*, vol. 82, p. 30.

78. La première étude sur ce sujet fut celle de Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800*, *op. cit*., qui incluait de manière fort utile les articles des journaux londoniens. La meilleure étude de cette grève reste après presque un demi-siècle celle de R. Barrie Rose, « A Liverpool Sailors'Strike in the Eighteenth Century », art. cit., p. 85-92. Les autres propriétaires du *Derby* étaient John Yates, Sam Parker et Thomas Dunn. Voir *TSTD*, # 92523.
79. Ce paragraphe et celui qui le précède s'appuient sur deux articles de journaux londoniens, le *Gazetteer and New Daily Advertiser* du 4 septembre 1775 et le *Morning Chronicle and London Advertiser* du 4 septembre 1775. Richard Brooke et R. Barrie Rose reproduisent tous deux l'erreur apparue dans un certain nombre d'articles de journaux selon laquelle John Yates était le capitaine du *Derby* et non l'un de ses propriétaires. Rose affirme également que la manifestation des marins eut lieu le matin du samedi 26 août, mais les preuves convergent toutes pour indiquer qu'elle eut plutôt lieu le lundi suivant.
80. *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 4 septembre 1775.
81. N.d.T. : Voté en 1714 par le Parlement de Grande-Bretagne, le Riot Act est une loi qui autorise les autorités locales à déclarer hors-la-loi tout rassemblement de plus de douze personnes, pouvant ainsi les contraindre à se disperser ou à encourir les rigueurs de la loi.
82. « Information of James Waring », 4 septembre 1775, Records of the County Palantine of Lancaster, PL 27/5, NA ; *Morning Chronicle and London Advertiser*, 4 septembre 1775. Les informations concernant Thomas Staniforth sont tirées du récit de son fils Samuel, récit rapporté dans Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800*, *op. cit*., p. 339.
83. On peut estimer que les marins utilisèrent de deux à six canons.
84. N.d.T. : Le Liver Bird est le symbole de la ville de Liverpool. Le Liver Bird est un oiseau mythique, mi-cormoran mi-aigle. On le trouve au sommet des deux tours du Royal Liver Building, sur les bords de la Mersey, sur les quais de Liverpool.
85. « Information of Richard Downward the Younger », 2 septembre 1775, PL 27/5 ; *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 4 et 6 septembre 1775. Les sources ne précisent pas si ces morts étaient des marins essayant d'attaquer la Bourse ou s'il s'agissait au contraire de ses défenseurs.
86. « Information of William Sefton », 3 septembre 1775, PL 27/5 ; *Morning Chronicle and London Advertiser*, 8 septembre 1775 ; *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 8 septembre 1775.
87. *Morning Chronicle and London Advertiser*, 8 et 11 septembre 1775 ; *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 6 septembre 1775. Des années plus tard, Richard Brooke discuta avec un individu « qui avait pris part à l'attaque de la maison de Mr. Radcliffe ». Ce dernier lui raconta la découverte de la paille qui fourrait les matelas, paille (« *chaff* ») « qui, longtemps après, resta le surnom de M. Radcliffe pour la classe inférieure ». Le fils de Radcliffe confirma lui-même l'histoire. Voir Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800*, *op. cit*., p. 341.
88. *Morning Chronicle and London Advertiser*, 4 et 8 septembre 1775 ; *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 6 septembre 1775 ; « Information of John Huddleston », 1er septembre 1775, et « Information of John Adams », 2 septembre 1775, PL 27/5 ; Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800*, *op. cit*.,

p. 341. Gomer Williams, *History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque : With An Account Of The Liverpool Slave Trade, 1744-1812*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2004 (Londres, 1897), p. 557.

89. *Morning Chronicle and London Advertiser*, 4 septembre 1775 ; *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 5 septembre 1775 ; « Information of Thomas Middleton », 28 septembre 1775, PL 27/5 ; *Chester Chronicle*, 4 septembre 1775.
90. « Information of Thomas Blundell », 2 septembre 1775 ; « Information of Anthony Taylor », 2 septembre 1775 ; et « Information of Henry Billinge », 27 septembre 1775, tous dans PL 27/5 ; *Morning Chronicle and London Advertiser*, 8 septembre 1775.
91. « Information of Cuthbert Bisbronney », 2 septembre 1775 ; et « Information of William Stanistreet », 2 septembre 1775, toutes deux dans PL 27/5.
92. *Morning Chronicle and London Advertiser*, 11 septembre 1775 ; Council Book of the Corporation, 1775, vol. 2, p. 717-718, cité dans Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800*, *op. cit*., p. 345.
93. Capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 162-163 ; voir Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, *op. cit.*, chapitre VI.
94. Témoignage de John Simpson, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 42 ; entretien avec George Millar, in *Substance*, p. 3 ; témoignage de sir George Young, in *HCSP*, vol. 73, p. 136 ; *Three Years Adventures*, p. 41 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, *op. cit.*, p. 56 ; témoignage de Richard Story, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 13 ; entretien avec Thompson, in *Substance*, p. 24. En 1701, il fut soutenu devant la cour que John Babb avait autorisé des marins à se servir dans la nourriture destinée aux esclaves, à la suite de quoi un grand nombre de ces derniers périrent. Voir *John Babb v. Bernard Chalkley* (1701), HCA 24/127.
95. La réduction de salaire qui fut opérée à Liverpool au mois d'août 1775 était la deuxième en très peu de temps. En effet, à la mi-juin 1775, les marins du commerce des esclaves qui partaient de Liverpool touchaient encore le salaire habituel de quarante shillings par mois. Voir « Wage Book for the voyage of the ship *Dalrymple* from Dominica to Liverpool, Patrick Fairweather, Master », 1776, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, D/DAV/3/3, MMM. Voir également *TSTD*, # 91988.
96. *Newport Mercury*, 18 juillet 1763.

CHAPITRE IX

De captifs à « compagnons de bord »

L'homme refusait de manger. Il était tombé malade, s'était réduit à un « simple squelette », et avait apparemment pris la décision de mourir. Le capitaine Timothy Tucker était ulcéré, et craignait sans doute de voir son exemple se propager parmi les deux cents captifs et des poussières qui peuplaient son navire, le *Loyal George*, alors qu'il traversait l'Atlantique pour rejoindre la Barbade en 1727. Le capitaine se tourna vers son mousse noir, Robin, et lui ordonna d'aller chercher son fouet. Il ne s'agissait pas d'un chat-à-neuf-queues, mais d'un fouet bien plus grand, une cravache. Il attacha l'homme et entreprit de le fouetter. « Du cou aux chevilles, il n'était plus que blessures sanguinolentes », dira Silas Told, marin apprenti et membre de l'équipage, quand il racontera cette histoire quelques années plus tard. Pendant toute la séance de torture, l'homme n'avait ni résisté ni prononcé un mot, ce qui exacerba la fureur du capitaine. Il se mit à le menacer dans sa propre langue : « Je vais te *tickeravoo* ! », c'est-à-dire « je vais te tuer ». Ce à quoi l'homme répondit : « *Adomma* », « Qu'il en soit ainsi[1] ».

Laissant l'homme « plus mort que vif », le capitaine partit déjeuner sur le gaillard d'arrière. « Il mangeait comme un porc », se souvient Told. Après avoir fini son repas, le capitaine était prêt à reprendre la punition là où il l'avait laissée. Cette fois, il appela un autre mousse, John Lad, afin

qu'il lui apporte de sa cabine deux pistolets chargés. Le capitaine Tucker et John Lad s'avancèrent sur le pont principal en direction du récalcitrant sans nom qui était assis le dos appuyé sur le plat-bord[2] de bâbord. Avec « un sourire mauvais et venimeux », il pointa son pistolet sur l'homme et répéta qu'il le tuerait s'il ne mangeait pas. Encore une fois, l'homme répondit simplement : « *Adomma.* » Alors le capitaine plaça la gueule du canon contre son front et appuya sur la détente. L'homme « porta immédiatement ses mains à sa tête, l'une devant, l'autre derrière », et regarda le capitaine dans les yeux. Le sang jaillissait de la blessure, comme s'il sortait du « robinet d'un fût ». Mais l'homme ne tombait pas. Le capitaine, fou furieux, se tourna vers le mousse, hurla « Ça ne le tuera pas ! », lui arracha le second pistolet des mains et tira une balle dans l'oreille de l'homme. À la grande stupéfaction de Told, et très certainement de tous ceux qui assistaient à la scène, « il ne tomba pas, même là ! ». Finalement, le capitaine ordonna à John Lad de lui tirer une balle en plein cœur, à la suite de quoi « il s'écroula raide mort ».

Après ce « meurtre peu commun », les hommes captifs, habités par un courroux vengeur, se soulevèrent « contre la compagnie du navire avec le clair dessein de tous [les] assassiner ». L'équipage fit retraite dans la bousculade derrière le *barricado*. Tous prirent alors leur poste aux pierriers et arrosèrent le pont principal, envoyant valser les rebelles dans toutes les directions. Certains des hommes cherchèrent à se mettre à l'abri en plongeant sur le pont inférieur, tandis que d'autres sautaient par-dessus bord pour échapper aux projectiles. Dès que l'équipage eut repris le contrôle du pont principal, les marins partirent en bateau récupérer les hommes qui avaient plongé, mais ils ne réussirent qu'à en sauver un ou deux de la « violence de la mer » ainsi que des efforts conscients des hommes pour se noyer. Nous ne savons pas combien d'esclaves sont morts ce jour-là, mais les pertes sont élevées. Un acte individuel de résistance avait provoqué une révolte collective et, à son tour, cette forme de résistance en avait entraîné

une autre. Le refus de manger avait fait de l'homme un martyr, ce qui avait provoqué une insurrection qui, après avoir échoué, provoqua à son tour un suicide de masse[3].

Ce genre de scènes se répétait d'un navire négrier à un autre. Elles illustrent parfaitement la profonde dialectique de la résistance et de la discipline qui s'y jouait – d'un côté, une violence extrême exercée par le capitaine à l'encontre d'un esclave, motivée par l'espoir que la terreur qui en résultera suffira à gouverner les autres et, en réponse, une opposition extrême des esclaves à cette violence et à cette terreur, d'abord individuellement et pour finir collectivement. Mais cette réponse collective porte en elle-même un mystère : comment un groupe multiethnique de plusieurs centaines d'Africains a-t-il pu apprendre à agir collectivement ? Depuis qu'ils avaient été amenés à bord, ils s'étaient socialisés au sein d'un nouvel ordre, un ordre destiné à réifier, discipliner et individualiser ces corps au travail, grâce à la violence, aux inspections médicales, au remplacement du nom par un numéro, à l'enchaînement, au « rangement » sur le pont inférieur, ainsi qu'à travers un certain nombre de routines sociales, des repas à la « danse », en passant par le travail. Pendant tout ce temps, les esclaves communiquaient entre eux sur le pont inférieur et tentaient de se défendre, individuellement ou collectivement, ce qui signifie que chaque navire contenait en son sein un processus de dépouillement culturel venant d'en haut, et un contre-processus de création culturelle venant d'en bas. Dans l'ombre omniprésente de la mort, les millions d'âmes qui accomplirent la grande traversée de l'Atlantique à bord d'un navire négrier créèrent de nouvelles formes de vie – de nouveaux langages, des nouveaux moyens d'expression, de nouvelles formes de résistance et un nouveau sens de la communauté. C'est de là que proviennent les origines maritimes de ces cultures qui devinrent d'un coup à la fois africaines-américaines et panafricaines, de ces cultures créatrices et, pour cette raison, indestructibles[4].

Monter à bord

Selon la région d'Afrique où mouillait le navire et la manière dont la traite était organisée localement, certains des esclaves qui montaient à bord avaient déjà été inspectés par le chirurgien et le capitaine (ou le second) à terre, tandis que d'autres ne subissaient cet examen pour la première fois que lorsqu'ils arrivaient sur le pont principal du vaisseau. La condition physique des esclaves variait énormément, et dépendait de la façon dont ils avaient été asservis, de la distance qu'ils avaient parcourue et des circonstances qui avaient entouré ce premier voyage. Certains étaient malades, d'autres blessés, d'autres émaciés, d'autres encore étaient en état de choc et glissaient doucement dans la « mélancolie ». Toujours est-il qu'il fallait qu'ils soient dans un état raisonnable, ou tout du moins récupérable, si l'on voulait qu'ils soient achetés par les planteurs.

Le processus de dépouillement de l'esclave commençait, sous la menace de violences de la part des marchands blancs comme des marchands noirs, par l'abandon de ses vêtements. Bientôt, il s'étendait à son nom, à son identité et, dans une certaine mesure, à sa culture, ou du moins c'est ce qu'espéraient ses nouveaux ravisseurs. De nombreux marchands et capitaines ont ainsi justifié le fait de dépouiller les esclaves de leurs habits : officiellement, il s'agissait de « préserver leur santé » – c'est-à-dire de réduire la probabilité qu'ils véhiculent de la vermine et des maladies. Certaines femmes, quand on les privait de leurs vêtements, s'accroupissaient immédiatement pour cacher leurs organes génitaux. (Un nombre inconnu de capitaines confiait aux femmes un petit carré de tissu qu'elles attachaient autour de leur taille.) Une raison tout aussi importante

de cette mise à nu – même si elle était fort rarement mentionnée – était que les capitaines ne voulaient pas que les esclaves puissent cacher quelque part sur eux une arme[5].

L'état mental des captifs variait tout autant. Une femme de vingt-sept ans qui avait apparemment parcouru plusieurs centaines de kilomètres pour atteindre la côte examina les membres de l'équipage avec « le plus grand étonnement ». Elle n'avait encore jamais vu de Blancs et débordait de curiosité. Le marchand John Matthews décrit un homme doté d'encore davantage de sang-froid, qui regardait « l'homme blanc avec ébahissement, mais sans la moindre trace de peur ». Il observa attentivement la peau de l'homme blanc, puis la sienne, les cheveux du Blanc puis les siens, le tout en « éclatant régulièrement de rire à la découverte de ces différences, et, à ses yeux, sans doute, à l'apparence fruste de l'homme blanc ». D'un autre côté, Matthews faisait également remarquer que la grande majorité des esclaves montaient à bord remplis de la terreur la plus abjecte, dans « un état d'insensibilité et de torpeur » qui ne les quittait qu'après un certain temps. Ceux-là croyaient que « l'homme blanc les avait achetés soit pour les offrir en sacrifice à son dieu, soit pour les dévorer »[6].

Le cannibalisme fut l'un des prétextes au nom desquels fut menée la guerre qu'on appelait le commerce des esclaves. Les Européens ont en effet longtemps justifié la traite, et l'esclavage en général, en prétendant que les Africains étaient des sauvages mangeurs d'hommes qu'il était nécessaire de civiliser en les exposant au mode de vie et à la pensée « évolués » de l'Europe chrétienne. De nombreux Africains pensaient de leur côté que ces hommes pâles et étranges, qui vivaient dans des maisons avec des ailes, étaient des cannibales dont le seul désir était de dévorer leur chair et de boire leur sang. Il semblerait que cette croyance ait été renforcée par le fait qu'une partie des membres des élites africaines s'en servirent pour affermir leur autorité sur leurs propres esclaves : « Les maîtres et les prêtres soutiennent en général à leurs esclaves que les Européens les tueront et les

mangeront s'ils continuent à aussi mal se comporter à l'égard de leurs maîtres respectifs, ce qui a pour effet que les esclaves se tiennent tranquilles et vivent dans la crainte permanente d'être vendus à des Européens. » Ce qui est sûr, c'est qu'un très grand nombre d'Africains, comme Equiano, arrivèrent sur la côte en proie à la peur morbide d'être dévorés vivants. Cette croyance était plus répandue dans certaines régions d'Afrique que d'autres : ceux qui habitaient l'intérieur des terres avaient plus tendance à y croire que ceux des côtes ; et les Igbos y croyaient plus souvent que les Akans. La peur d'être mangé était un motif de résistance puissant, et pouvait mener aussi bien à la grève de la faim qu'au suicide ou à l'insurrection[7].

Les menottes, les fers, les colliers de fer et les chaînes qui constituaient la quincaillerie du servage – sont sans doute le symbole le plus tristement célèbre du contrôle à bord du navire négrier. De nombreux esclaves étaient déjà enchaînés lorsqu'ils montaient à bord du navire négrier, surtout ceux que l'on appelait les hommes solides (des adultes physiquement forts), mais le passage des lianes et des cordages africains à la technologie de fer des Européens était à l'origine d'une nouvelle cause d'épouvante. Les menottes avaient plusieurs formes, des menottes modernes jusqu'à de simples pinces rondes. Les chaînes des jambes, que l'on appelait aussi des manilles, étaient faites d'une barre de fer dans laquelle on avait glissé deux boucles de métal en forme de U. L'une des extrémités de la barre était large et aplatie, tandis que l'autre était munie d'une encoche pouvant accueillir un verrou ou, plus souvent, un anneau forgé auquel une chaîne pouvait être rivée, ce qui permettait d'attacher deux captifs ensemble quand ils montaient sur le pont principal. L'entrave la plus cruelle était réservée aux esclaves les plus rebelles : on ceignait leur cou d'un grand collier de fer qui rendait extrêmement difficile toute tentative de se mouvoir, de s'allonger ou simplement de se reposer. Ce collier avait pour objectif de limiter la

capacité de mouvement du rebelle ainsi que de contrôler sa résistance potentielle.

En règle générale, tous les hommes étaient menottés et enchaînés par les jambes et les poignets, tandis que les femmes et les enfants pouvaient se mouvoir librement. Mais l'usage qui était fait des fers variait selon les capitaines. Certains, par exemple, enchaînaient systématiquement les Africains issus d'un groupe culturel donné (les Fantis, les Ibibios), et en laissaient d'autres libres (les Chambas, les Angolares), considérés comme peu susceptibles de se soulever. Les Ashantis étaient parfois enchaînés, cela dépendait de la manière et de la raison pour lesquelles ils s'étaient retrouvés à bord du navire. Plusieurs capitaines ont juré qu'ils libéraient également les hommes de leurs fers une fois éloignés des côtes africaines, bien qu'un certain nombre de capitaines tout aussi expérimentés n'aient accordé aucun crédit à ce genre de déclaration. Certains capitaines se servaient uniquement des fers, et d'autres uniquement des menottes. Un capitaine a relaté qu'il avait libéré les esclaves une fois que ces derniers eurent semblé « réconciliés » avec leur destin à bord du navire. Les femmes qui se montraient rebelles se retrouvaient rapidement dans les fers, et ce sans la moindre hésitation[8].

Les entraves de fer écorchaient la chair des esclaves. Le plus petit mouvement pouvait s'avérer douloureux. Essayer, avec son « partenaire », de traverser la masse des corps du pont inférieur pour parvenir jusqu'aux baquets pouvait être un véritable supplice, et la danse forcée du pont supérieur, pour l'exercice, pouvait vite se transformer en torture.

À la fin des années 1780, en Angleterre, le jeune John Riland se lia d'amitié avec un vieil Africain nommé Caesar, qui portait encore les cicatrices des blessures que lui avaient faites les fers à bord du navire négrier. La peau de ses chevilles était « craquelée et endurcie », entre autres parce qu'il avait été enchaîné à un homme dont il ne comprenait pas la langue, si bien qu'il leur aurait été extrêmement difficile de coordonner

leurs mouvements. Quand son « partenaire » tomba malade et se convulsa dans tous les sens, le frottement du métal contre leurs chevilles les lacéra tous les deux. Caesar expliqua à Riland qu'il n'oublierait jamais l'expérience de ces entraves : « Le fer a pénétré nos âmes[9] ! ».

Plus tôt dans l'histoire de la traite, les Européens avaient pris le contrôle du corps des esclaves en les marquant au fer rouge, inscrivant ainsi le symbole brûlant de la propriété européenne à même leurs chairs, généralement sur l'épaule, le haut de la poitrine ou la cuisse. Le marquage était surtout répandu parmi les acheteurs qui représentaient de grandes entreprises agréées par l'État, comme ceux de la Royal African Company ou de la South Sea Company. Certains marchands demandaient également à leurs capitaines de marquer leurs esclaves « à titre de privilège », afin de pouvoir leur en imputer la perte en cas de décès. Mais la pratique du marquage semble avoir diminué au fil du temps. À partir du début des années 1800, il n'est plus que rarement mentionné[10].

D'autres moyens – plus « rationnels » – de transformer les êtres humains en propriétés apparurent progressivement. Au cours du XVIII^e^ siècle, un système comptable s'imposa à bord de chaque navire et permettait de réduire tous les captifs à l'anonymat édulcorant d'une suite de chiffres. Toute personne achetée se voyait attribuer un numéro, et parfois un nouveau nom. Toutefois, le système des numéros était plus répandu, car plus fonctionnel, comme on peut le voir dans les journaux aussi bien des capitaines que des chirurgiens qui, régulièrement, consignaient la mort de l'homme « numéro 33 », du garçon « numéro 27 », de la femme « numéro 11 », ou de la petite fille « numéro 92 ». Dans les rapports officiels de ces voyages, chaque esclave était devenu une entrée sans nom au sein d'un système comptable. Les capitaines numérotaient les vivants au fur et à mesure qu'ils montaient à bord, et le chirurgien consignait le numéro des morts au fur et à mesure que leurs cadavres étaient jetés par-dessus bord[11].

Travailler

Un grand nombre d'esclaves travaillaient à bord du vaisseau, et y accomplissaient toutes sortes de tâches vitales à l'économie du navire. Le travail le plus commun était sans doute le travail « domestique » au sens large, qui faisait partie des corvées reproductives quotidiennes nécessaires à bord du navire. Il semblerait que beaucoup de femmes aient contribué à la préparation des repas. Elles accomplissaient des tâches qui leur étaient *a priori* familières : elles nettoyaient le riz, pilaient l'igname et moulaient le maïs. Elles travaillaient aussi comme cuisinières, à la place ou, parfois, en compagnie du coq, et préparaient des repas pour les centaines d'habitants du navire. Quelquefois, une captive considérée comme suffisamment digne de confiance se voyait confier la charge de préparer des plats d'excellente qualité destinés à être servis à la table du capitaine. D'autres Africains, hommes et femmes, lavaient et nettoyaient les ponts, récuraient et tentaient d'assainir les quartiers des esclaves. Certains trouvaient une niche dans l'économie du navire en nettoyant et en raccommodant les habits des membres de l'équipage. Ils étaient souvent « payés » pour cela – d'un verre de fine, d'un peu de tabac, ou d'un peu de rabe de nourriture [12].

S'il leur arrivait d'accomplir d'autres tâches, c'était le plus souvent à la suite d'une crise. En cas d'orage, ou si le vaisseau était endommagé, il arrivait que les hommes africains soient mobilisés pour travailler à la pompe. En 1737, le capitaine John Rawlinson du *Mary* « libéra les Nègres de leurs fers pour qu'ils aident à pomper le navire », de même que le capitaine Charles Harris, du *Charles-Town*, en 1797. Dans ce dernier cas, l'explorateur Mungo Park nous apprend qu'« il avait été considéré comme

nécessaire, par conséquent, de libérer de leurs fers certains des Nègres les plus capables, et de les employer à cet ouvrage, pour lequel, souvent, on les faisait travailler jusqu'à l'extrême limite de leurs forces ». De ces forces dépendait le plus souvent le naufrage ou l'arrivée à bon port[13].

En temps de guerre, certains capitaines choisissaient d'entraîner une partie des hommes asservis au maniement du couteau, de l'épée, de la pique, des armes légères, et même du canon dans le cas où le navire serait attaqué par des corsaires ennemis. Le capitaine Edwards, du senau *Seaflower*, affronta un navire corsaire espagnol en 1741. Il ne disposait que de six marins et d'un mousse, mais il avait également à son bord 159 esclaves. Plutôt que de se rendre, il ouvrit un coffre à armes légères « et plaça dans les mains de certains des Nègres des mousquets, des pistolets et des coutelas ». « Ils se battirent avec une telle énergie, tirant, tranchant et mettant le feu au navire corsaire, tentant même deux fois de l'aborder, que, par leur bravoure, ils sauvèrent le navire et sa cargaison. » La cargaison, c'était eux ! Le navire corsaire fut obligé de « fuir » sans butin, et n'ayant fait que très peu de dégâts. Le capitaine Peter Whitfield Branker a témoigné devant la Chambre des lords que, au cours d'un voyage en 1779, pendant le Passage du Milieu, il exerça chaque nuit un grand nombre d'esclaves à l'usage des armes : « J'avais au moins cent cinquante esclaves qui travaillaient aux canons, aux voiles, et aux armes légères ; j'avais vingt-deux marins ; il y avait dix esclaves à chaque mât, qui y vivaient continuellement et étaient entraînés à ferler les voiles aussi bien que les gabiers[14] des navires de Sa Majesté »[15].

Ce dernier commentaire fait référence à ce qui était en réalité le travail le plus courant des hommes et des garçons esclaves : aider à piloter le navire. Cette fonction était également bien souvent le résultat d'une nécessité. Quand, en 1803-1804, dix marins désertèrent du *Mercury*, leurs « places furent prises par des esclaves nègres ». Le plus souvent, toutefois, ce n'était pas la désertion, mais bien plutôt la maladie et la mort qui

rendaient nécessaire de faire des esclaves des marins. Quand dix-neuf des vingt-deux membres du *Thetis* tombèrent malades en 1760, ils « firent voile avec l'assistance de [leurs] propres esclaves, car il n'était point possible de manœuvrer le navire sans leur aide », écrit le charpentier du navire – lui-même perdant progressivement la vue à cause de la maladie de Carré. De nombreux capitaines déclarèrent qu'ils n'auraient jamais pu arriver à bon port sans l'aide des esclaves[16].

Les garçons africains travaillaient souvent avec les marins, et certains d'entre eux étaient même formés pour devenir marins. Quelques-uns étaient les esclaves « à titre de privilège » du capitaine, ceux qu'il formait pour augmenter leur valeur sur le marché. Un capitaine prétendit que les garçons étaient « autorisés à monter dans la mâture et à travailler avec les marins, et qu'ils étaient par conséquent considérés comme faisant partie de la compagnie du navire ». C'est évidemment là une exagération, mais qui comprend une part de vérité qui fut confirmée par d'autres. Quand le *Benson*, un navire négrier, s'approcha de son propre navire, le *Neptune*, au début des années 1770, le second John Ashley Hall « ne put voir que deux Blancs ferler les voiles sur les vergues ; tous les autres étaient des garçons noirs, des esclaves ». À bord de l'*Eliza*, en 1805, trois « garçons qui travaillaient », nommés Tom, Peter et Jack, non seulement aidaient à piloter le navire, mais parlaient également avec les autres captifs pour rapporter ensuite tout ce qu'ils avaient appris à l'équipage[17].

Se battre

La violence régnait à bord du navire négrier. Le navire armé était lui-même un instrument destiné à faire la guerre et à établir des empires et, de plus, c'était toujours une violence d'un genre ou d'un autre qui avait amené chacun à son bord. En réalité, absolument tout ce qui se passait sur le navire se fondait sur une menace de violence ou sur une violence effective. Il n'est par conséquent guère surprenant que, parfois, les Africains jetés sur le pont inférieur de ces navires se soient battus entre eux, surtout si l'on pense à toute la peur, à toute la rage et à toute la frustration qu'ils devaient ressentir. Les raisons des conflits entre Africains étaient avant tout circonstancielles et liées aux conditions brutales de la servitude et de l'incarcération, surtout sur le pont inférieur bondé et étouffant aussi bien du fait de sa chaleur que de sa puanteur. Mais il est également possible de discerner dans ce remue-ménage des causes d'origine culturelle.

Les conditions de vie insalubres du pont inférieur étaient la cause d'innombrables bagarres, surtout la nuit, quand les prisonniers y étaient enfermés sans surveillance. La plupart des rixes éclataient lorsque les captifs essayaient de se créer un chemin au milieu de la foule pour atteindre les baquets. Les combats étaient plus âpres dans le quartier des hommes, non seulement parce qu'ils avaient plus l'habitude de se battre, mais aussi à cause des menottes et des fers qui rendaient encore plus difficile l'accès aux latrines. En 1790, un membre de la commission de la Chambre des communes enquêtant sur le commerce des esclaves demanda au Dr. Alexander Falconbridge : « Avez-vous eu connaissance de querelles entre deux esclaves enchaînés l'un à l'autre ? » Ce à quoi Falconbridge

répondit : « Je crois bien que c'est chose courante sur tous les navires négriers. » Et, effectivement, sur le pont inférieur, les « disputes étaient sans fin »[18].

Tout homme qui devait répondre à l'appel pressant de la nature était obligé de coordonner son voyage avec son « partenaire » qui, parfois, ne voulait pas être dérangé, ce qui suffisait à déclencher une bagarre. Si le « partenaire » était consentant, alors deux corps tentaient de se frayer un chemin au milieu d'une multitude d'autres corps, tout en négociant tout du long avec le roulis du navire. Inévitablement, quelqu'un marchait ou tombait sur quelqu'un d'autre qui, « dérangé par le choc, en prenait immédiatement ombrage » et frappait l'« agresseur accidentel ». Alors quelqu'un d'autre rendait le coup pour défendre celui qui venait de se faire frapper. Dans une telle foule, l'escalade de la violence était rapide et, bientôt, l'incident grossissait jusqu'à devenir ce que le marin William Butterworth appelait une « bataille »[19].

Ces difficultés semblaient toutefois bien pâles en comparaison de ce qui se passait quand la maladie – et surtout la dysenterie ou toute autre maladie provoquant une diarrhée – s'abattait dans les rangs du pont inférieur. La victime ne pouvait pas toujours se rendre aux baquets à temps, et, parfois, elle était tout simplement trop faible pour accomplir cet effort, surtout si les baquets étaient trop loin. Quand les malades « se soulageaient » là où ils étaient couchés, les autres esclaves réagissaient violemment. Ceci et, en réalité, l'ensemble des conditions de vie répugnantes qui étaient celles du pont inférieur constituaient un tourment spécial pour les Africains de l'Ouest, connus pour attacher une extrême importance à leur hygiène corporelle. Les combats étaient par conséquent monnaie courante[20].

Les rixes pouvaient être d'origine culturelle et, à ce propos, chaque capitaine se retrouvait face à un dilemme. Le capitaine James Bowen a ainsi fait observer que, quand « des hommes de différentes nations » se retrouvent enchaînés ensemble, ils se « querellent et se battent » souvent.

Plutôt que de coordonner leurs mouvements, « les hommes avaient tendance à tirer leur partenaire derrière eux », ce qui engendrait inévitablement des disputes. Quelques capitaines ont expliqué qu'ils n'attachaient jamais ensemble des hommes ne parlant pas la même langue. Mais c'était également dangereux. Un capitaine devait-il enchaîner ensemble deux hommes issus de la même nation, et donc risquer la coopération et, par là, la conspiration, ou devait-il au contraire enchaîner ensemble des hommes ne se comprenant pas, au risque de bagarres, de désordres et de blessures ? Bowen choisit de réduire les combats, ou tout du moins c'est ce qu'il prétendit, mais bien des capitaines devaient faire le choix inverse[21].

La cohabitation des Fantis et des Chambas, deux peuples issus de la Côte-de-l'Or, constituaient un cas d'école à la fin du XVIII^e siècle. Les Fantis de la côte avaient longtemps été des partenaires privilégiés des Anglais dans le commerce des esclaves mais, malgré cela, un certain nombre d'entre eux se retrouvaient esclaves sur les négriers, généralement après avoir été reconnus coupables d'un crime. Les Chambas (appelés parfois à tort les Duncoes) formaient un peuple plus rural qui venait de plus loin dans l'intérieur des terres, et ils étaient toujours convaincus que, s'ils se retrouvaient à bord d'un navire négrier, c'était la faute des machinations des Fantis voleurs d'hommes : « Ils considéraient ces individus comme les auteurs de leur infortune, écrit un capitaine de navire négrier, et l'instrument principal utilisé pour les arracher à leur contrée natale. » Quand ces deux groupes se retrouvaient à bord d'un même navire, ils se battaient avec acharnement. Et quand les Fantis se rebellaient, ce qui arrivait souvent, les Chambas, « comme pour se venger d'eux, aidaient les membres de l'équipage à réprimer la mutinerie et à conserver les rebelles dans la sujétion ». Les Fantis, autrement dit, étaient encore plus des ennemis que l'équipage européen ; s'ils désiraient quelque chose, les Chambas désiraient systématiquement le contraire[22].

Il arrivait que les combats entre esclaves se soldassent par de graves blessures, des handicaps et, parfois, la mort. En 1714, à bord du *Florida*, à l'heure du déjeuner, les esclaves « étaient fort occupés à se battre et se mordre, et certaines de ces morsures s'avérèrent mortelles ». Un événement similaire a dû survenir sur le *Sandown*, car le capitaine Samuel Gamble note dans son journal, à l'entrée du 4 avril 1794 : « À dix-huit heures, le médecin a amputé les doigts d'un homme qui commençaient à se nécroser après qu'il se fut fait mordre par un autre esclave. À dix-sept heures, il perdit la vie, numéro 10. » Un capitaine qui faisait du commerce au Nouveau-Calabar décrit le tempérament « cruel et assoiffé de sang » des esclaves qu'il vient d'y acheter. Ils étaient en permanence « en train de se quereller, de se mordre et de se battre, et parfois s'assassinaient et s'étranglaient sans pitié, ainsi que cela est plusieurs fois arrivé sur le navire ». Il semblerait que certains capitaines avaient l'impression d'abriter à bord de leur navire une guerre chaotique et horrible de tous contre tous[23].

La plupart des combats se déroulaient sur le pont inférieur, mais des rixes éclataient parfois sur le pont principal, le plus souvent quand, par exemple, en raison d'un Passage du Milieu plus long que prévu ou d'une incapacité à acheter les vivres désirés en Afrique, toute la compagnie du navire se retrouvait rationnée. Dans ce genre de situation, les individus affamés en venaient aux mains pour de la nourriture et, quand il mettait un terme à ces combats, le capitaine pouvait se vanter de protéger avec beaucoup d'humanité les captifs les plus faibles contre les plus forts. Les femmes étaient également connues pour se battre pour les perles qu'on leur avait confiées, et dont elles devaient faire des colifichets pendant les heures qu'elles passaient sur le pont principal pendant la journée. Les captifs les plus jeunes cherchaient parfois des poux aux plus âgés : « Il n'est pas inhabituel que les garçons amenés à bord insultent des hommes qui, dans leurs fers, ne peuvent pas facilement les attraper et les punir de cet affront »[24].

Mourir

À l'instar de la violence, la maladie et la mort constituaient également le cœur de l'expérience africaine à bord des navires négriers. En dépit des efforts des marchands, des capitaines et des chirurgiens, qui avaient tous un intérêt matériel direct à la santé et à la survie des captifs, la maladie et la mort planaient en permanence, même si le pourcentage de morts a décliné tout au long du XVIII^e^ siècle. Certains captifs embarquaient alors qu'ils étaient déjà en piètre état, à cause d'une mauvaise alimentation et des dures et douloureuses circonstances qui avaient encadré aussi bien leur capture que leur marche forcée vers la côte. Il semblerait que les esclaves de la Côte-de-l'Or étaient en meilleure santé et que, par conséquent, ils étaient moins nombreux à mourir à bord des navires négriers, tandis que les esclaves de la baie du Bénin et de la baie du Biafra avaient tendance à tomber comme des mouches. Toujours est-il que même les voyages relativement « sains », c'est-à-dire dans lesquels seuls 5 à 7 % des esclaves mouraient, étaient de bien des manières traumatisants car la mort à bord des navires, en ce lieu étroit, intime et bondé, était toujours extrêmement visible et poignante. De temps en temps, une épidémie dévastatrice et incontrôlable se répandait, ce qui explique pourquoi l'on appelait parfois les navires négriers des « léproseries maritimes » et des « cercueils flottants ». Il a d'ailleurs été observé que la fameuse représentation du navire négrier *Brooks* évoque un immense cercueil à l'intérieur duquel on aurait rangé avec application des centaines de corps. Des cris étouffés et fantomatiques parvenaient en continu du pont inférieur : « *Yarra ! Yarra !* » (« Nous

sommes malades »), ou « *Kickeraboo ! Kickeraboo !* » (« Nous mourons »)[25].

Un « navire malade », tout le monde s'accordait là-dessus, était une horreur qui allait au-delà de l'imagination. Les malades gisaient sur des planches nues, sans literie ; la friction causée par le roulis du navire irritait la peau de leurs hanches, de leurs coudes et de leurs épaules. Le matin, sur le pont inférieur, un homme s'éveillait parfois pour découvrir avec horreur qu'il était enchaîné à un cadavre. La plupart des navires n'avaient pas d'espace dédié pour faire office d'« hôpital », et même quand c'était le cas, la demande excédait en général très vite ses capacités. Louis Asa-Asa a fait remarquer que de nombreux malades ne recevaient aucun soin à bord du navire. Certains n'en auraient d'ailleurs voulu à aucun prix. Le capitaine James Fraser écrit que les Africains éprouvent « naturellement de la répugnance pour les médicaments ». Il parlait bien sûr ici des médicaments européens. L'image la plus fameuse d'un navire malade nous vient sans doute du Dr. Alexander Falconbridge, qui a longuement décrit ses visites sur un pont inférieur ravagé par la dysenterie et la fièvre : « Le pont était recouvert de sang et de mucus, et ressemblait davantage à un abattoir qu'à n'importe quoi d'autre. La puanteur infecte de l'air était proche de l'intolérable »[26].

Les journaux de bord des chirurgiens qui ont été tenus entre 1788 et 1797 et soumis à la Chambre des lords permettent de mettre au jour les causes principales de décès, dont la description, comme nous avons pu le voir précédemment, va de la plus grande précision au plus grand flou. La tueuse la plus terrible était la dysenterie (bacillaire et amibienne), qu'on appelait à l'époque « écoulement » (« *flux* ») ou « écoulement sanglant ». La seconde cause majeure de mortalité était la « fièvre », en un sens générique, qui était répartie par les médecins en plusieurs types : « nerveuse » ou « hectique », « pleurétique », « intermittente », « inflammatoire », « putride » et « maligne ». Ces fièvres comprenaient la

malaria (aussi bien la mortelle *Plasmodium falciparum* que les débilitantes *Plasmodium vivax* et *Plasmodium ovale*) et la fièvre jaune, même si de nombreux Africains de l'Ouest étaient partiellement immunisés contre ces maladies. Parmi les causes moins courantes de décès, on peut citer la rougeole, la variole et la grippe. Mais quand l'une de ces trois maladies s'abattait sur un navire, elle le décimait[27]. Au XVIII^e^ siècle, on comprit peu à peu que le scorbut résultait d'une carence en vitamine C, mais elle continuait à frapper mortellement les navires dont les capitaines avaient été incapables de faire des réserves d'agrumes et de provisions suffisamment fraîches. La déshydratation tuait aussi beaucoup, et restait l'un des grands dangers des tropiques quand l'on dormait sur l'infernal pont inférieur et que les réserves d'eau potable étaient limitées. Plus rarement, la mort avait pour cause les dépressions (la « mélancolie fixe »), les infections (la « mortification » ou « nécrose »), les accidents vasculaires cérébraux (l'« apoplexie »), les crises cardiaques (la « détérioration des fonctions musculaires du cœur »), et, dans une moindre mesure, les parasites (les « vers ») et les maladies de peau (le « pian »). Dans les livres de bord des médecins, on peut parfois lire des causes de décès moins précises, comme l'« inflammation », les « convulsions » et le « délire ». Enfin, les causes sociales de décès (par opposition aux causes purement médicales) comprenaient la « bouderie » (« *the sulks* »), le fait d'avoir « sauté par-dessus bord », de « s'être étouffé », et, bien sûr, l'« insurrection ». La plupart des navires négriers croisaient la route de plusieurs de ces maladies au cours d'un même voyage, et quelques-uns affrontèrent même une combinaison des plus mortelles d'entre elles : le *Comte du Nord*, en 1784, connut à la fois la dysenterie, la rougeole et le scorbut, qui tuèrent pendant un temps de six à sept captifs par jour, soit en tout 136 esclaves. La dernière cause de décès découverte ne l'a pas été par un médecin, mais par un abolitionniste, J. Philmore. Il suggère que certains esclaves mouraient d'avoir eu « le cœur brisé »[28].

Nous ne pouvons que hasarder des hypothèses sur les significations que pouvaient revêtir pour les Africains cette mort éternellement répétée ainsi que la désinvolture avec laquelle les cadavres étaient balancés par-dessus le bastingage, le plus souvent en pâture aux requins qui attendaient plus bas. Mais il est peut-être possible de saisir quelque chose de leur importance culturelle pour peu que l'on se souvienne que, pour de nombreuses sociétés ouest-africaines, la maladie et la mort étaient causées par des esprits malveillants. Un observateur qui connaissait bien la Côte-au-vent a fait remarquer que la mort était toujours considérée comme l'œuvre de « quelque ennemi malveillant ». Nicholas Owen, qui avait vécu plusieurs années à la Sierra Leone, soutenait que les Africains de cette région « ne pouvaient penser que la maladie puisse avoir une autre cause que la volonté d'une sorcière ou d'un démon ». Il n'est guère difficile d'imaginer l'identité de l'ennemi malveillant à bord du navire, mais les conclusions à tirer de cette identification sont plus difficiles à concevoir. Ajoutons à cela la violation de presque tous les préceptes de la culture ouest-africaine en ce qui concerne la manière dont il convenait de traiter avec la mort – la manière dont une personne devait être enterrée, le genre d'accoutrements qu'elle devait avoir en cette occasion, la manière dont l'on devait aider un esprit à rejoindre le monde suivant. Ces groupes africains multiethniques ne seraient sans doute pas tombés d'accord sur la manière de procéder, mais, ce qui est sûr, c'est que l'esclavage et l'incarcération excluaient pour eux toute possibilité de faire son deuil de manière traditionnelle et de tourner la page. Même si le médecin du navire faisait tout son possible pour garder les esclaves en vie, il ne fait aucun doute que la maladie et la mort étaient centrales dans l'expérience de la terreur à bord d'un navire négrier[29].

Construire Babel

L'Afrique de l'Ouest est l'une des zones linguistiques les plus riches du monde, et l'on sait depuis fort longtemps que les individus qui montaient à bord des navires embarquaient du même coup un grand nombre de langues vers le Nouveau Monde. Les marchands d'esclaves européens et africains en étaient parfaitement conscients, et ils y voyaient un avantage. La chose est exprimée clairement à la fin du XVII^e^ siècle par Richard Simson dans son journal de bord : « Les moyens utilisés pour garder calmes les Nègres par ceux qui font du commerce en Guinée consistent à en choisir provenant de différentes régions du pays et de différentes langues, si bien qu'ils sont dans l'incapacité de se consulter entre eux et donc d'agir conjointement. Ils ne peuvent le faire, dans la mesure où ils sont incapables de se comprendre. » Un arpenteur-géomètre de la Royal African Company, William Smith, se fait l'écho de la même idée. Les langues de la Sénégambie étaient « si nombreuses et si différentes que ceux qui étaient nés d'un côté du fleuve ne pouvaient pas comprendre ceux qui étaient nés sur l'autre rive ». En en prenant « de chaque sorte à bord [du navire négrier], les chances que l'un de leurs complots aboutît étaient aussi faibles que celles, autrefois, d'achever la construction de la tour de Babel ». Et ceci, écrit-il, « pour le plus grand bonheur des Européens ». À l'inverse, les marchands s'inquiétaient de la coopération et de la rébellion dès qu'à bord d'un négrier, ils avaient trop d'individus issus « d'un même village ou parlant la même langue »[30].

Il est certain que tout navire négrier abritait en son sein plusieurs cultures africaines et plusieurs langues, et que cette inintelligibilité réciproque devenait bien vite un problème pour les captifs. Le capitaine

William Snelgrave était convaincu que les esclaves de la Côte-au-vent qu'il avait à bord de l'*Elizabeth* n'avaient rien à voir avec l'insurrection qu'il venait de mater, car « ils ne comprenaient goutte » à la langue des meneurs, qui venaient eux de la Côte-de-l'Or. Il existait un cas extrême d'inintelligibilité, quand il se trouvait quelqu'un à bord dont nul ne pouvait comprendre la langue. La chose était rare, mais, quand elle arrivait, les conséquences pouvaient en être tragiques, comme l'expliqua le Dr. Ecroyde Claxton : « Il y avait un homme qui parlait une langue inconnue de tous ; sa condition n'en devint que davantage pitoyable, et le découragea au plus haut point – jusqu'à ce que, selon mon opinion, il en perde la raison »[31].

Les recherches historiques les plus récentes ont toutefois commencé à mettre au jour un certain multilinguisme et une intelligibilité mutuelle entre les différents Africains de l'Ouest, tout du moins au sein de certaines grandes régions culturelles, et suggèrent que les divisions linguistiques à bord des navires négriers étaient moins extrêmes que l'on ne l'avait cru jusqu'ici. Il semblerait aujourd'hui que des moyens de communication aient été peu à peu inventés au cours du temps, et sur de grandes distances, à travers le processus de la traite, surtout le long du littoral ouest-africain, de ses grands fleuves et de ses systèmes hydrographiques qui s'enfoncent profondément dans l'intérieur du continent. Un élément particulièrement important de cette communication inter-africaine était ce qu'un observateur a appelé les « langues maritimes[32] ».

Certaines de ces langues maritimes étaient des pidgins, des langues véhiculaires créées pour faciliter le commerce entre des individus de langues différentes. En Afrique de l'Ouest, ce sont des pidgins basés sur l'anglais et le portugais qui étaient le plus souvent utilisés. Des langues africaines – comme le mandingue, le fanti ou l'igbo – servaient le même but. Selon le capitaine James Rigby, tous les peuples côtiers qui vivaient et travaillaient depuis Cape Mount jusqu'au cap des Palmes, sur la Côte-au-vent – soit une distance de plus de 400 kilomètres –, se comprenaient entre

eux. Thomas Thompson, un missionnaire qui avait vécu sur la Côte-de-l'Or, remarqua des petites zones linguistiques, « de la taille d'une paroisse », mais nota également l'existence de langues maritimes qui connectaient les individus sur de grandes distances, par exemple sur les 480 kilomètres qui séparaient le cap Apollonia du fleuve Volta. Dans les années 1790, les Sierra-Léonais parlaient la *lingua franca*, mais ils parlaient également « l'anglais, le français, le hollandais et le portugais avec une certaine aisance ». Le capitaine William McIntosh découvrit dans les années 1770 que les captifs qu'il avait achetés à Galam, loin dans l'intérieur des terres sénégalaises, « comprenaient parfaitement la langue des esclaves originaires de la Côte-de-l'Or ». Les deux groupes, même s'ils venaient chacun de l'intérieur des terres, parlaient des langues mutuellement intelligibles[33].

Les Africains communiquaient également entre eux en apprenant l'anglais à bord du navire, la plupart du temps en discutant avec les marins. Ils apprenaient aussi bien la langue vernaculaire que le langage technique propre au travail en haute mer. L'apprentissage de ce dernier devenait d'ailleurs rapidement essentiel pour les jeunes garçons qui travaillaient avec les marins. Mais, d'une manière générale, apprendre l'anglais était pour tous une urgence vitale. Quand un captif originaire de la Côte-au-vent et renommé Cape Mount Jack fut embarqué de force à bord de l'*Emilia* en 1784, il « parlait très peu l'anglais » ; avec le temps, « il progressa » et se servit bientôt de cette langue pour narrer l'histoire de sa capture. L'anglais représentait donc une autre de ces langues maritimes, une langue qui deviendrait de plus en plus importante pour les individus promis aux colonies anglophones[34].

La diversité des langues parlées à bord du navire n'épuisait pas les possibilités de communication, loin de là. Les marins William Butterworth et Samuel Robinson se souviennent avoir communiqué avec les esclaves à l'aide de « signes et de gestes », et, bien évidemment, les Africains

communiquaient entre eux de la même manière. De plus, il existait à bord du navire diverses formes tout aussi importantes d'expressions culturelles : le chant et la danse (quand ils étaient choisis et non contraints), les percussions (l'ensemble du navire, en bois, formait en fait comme un immense instrument de percussion) et les contes. Un certain nombre d'observateurs ont été frappés par les souvenirs « surprenants » et « merveilleux » des Africains, ce qui fait bien sûr référence aux traditions orales et à l'art du conte tel qu'il était pratiqué par les femmes. Ces contes possédaient « la même structure que les fables d'Ésope », ce dernier ayant d'ailleurs été africain[35]. Les pièces de théâtre constituaient une autre forme d'expression culturelle : jouées sur le pont principal du navire comme si ce dernier était une scène, elles étaient évidemment porteuses de significations sociales thérapeutiques. Le Dr. Thomas Trotter a remarqué que « certains des garçons de [s]on vaisseau [le tristement célèbre *Brooks*, en 1783-1784] jouaient à une sorte de jeu qu'ils appelaient la "capture d'esclaves" ou les "combats de buissons[36]" ». Ils exorcisaient (« *acted out* ») ainsi le traumatisme lié à leur capture et à celles de leurs familles par les maraudeurs. Trotter continuait ainsi : « Je les ai vus accomplir toutes les manœuvres : ils sautaient, chargeaient et battaient retraite, et accomplissaient tous les autres gestes propres aux "combats de buissons". » Quand Trotter tenta d'en apprendre plus sur ce jeu en interrogeant les femmes esclaves du navire, il « n'eut pour toute réponse que de violentes crises de sanglots ». Le drame de la dépossession et de la mise en esclavage était ainsi rejoué, évoqué, pleuré et inscrit dans la mémoire des esclaves[37].

Communiquer sur le pont inférieur

La meilleure description de la manière dont les esclaves communiquaient sur le pont inférieur a été faite par le marin William Butterworth, dans le récit du voyage qu'il effectua à bord du *Hudibras* depuis Liverpool jusqu'au Vieux-Calabar, puis jusqu'à la Barbade et Grenade, en 1786-1787. Le capitaine Jenkin Evans avait initialement acheté 150 esclaves, issus, notait Butterworth, de « quatorze tribus ou nations différentes ». Nous ne savons pas exactement de combien de groupes culturels était composée la cargaison finale – forte de 360 individus – au début du Passage du Milieu, mais il est en revanche certain que le groupe igbo était le plus représenté à bord, comme c'était d'ailleurs souvent le cas à l'époque sur les négriers qui s'approvisionnaient dans la baie du Biafra[38].

Butterworth a montré comment des individus qui étaient parqués dans des quartiers séparés parvenaient tout de même à communiquer. À la suite d'une insurrection ratée au cours de laquelle les hommes esclaves s'étaient soulevés pour « massacrer la compagnie du navire et prendre possession du vaisseau », mais sans bénéficier du soutien des femmes esclaves, le navire bourdonnait de leurs récriminations furibondes. Enfermés à l'avant du pont inférieur, et surveillés par des gardes armés qu'ils entendaient, au-dessus de leurs têtes, passer sur les grilles du pont principal, les hommes hurlaient aux femmes qu'elles n'étaient qu'un ramassis de lâches et de traîtresses pour « ne pas les avoir aidés à recouvrer leur liberté ». Les femmes braillèrent à leur tour qu'elles « pensaient que leur complot avait été découvert et leurs plans déjoués ». Plus tôt, confrontées au capitaine, elles avaient farouchement nié avoir connaissance du complot, contrairement à ce que

suggère cette discussion nocturne. L'équipage, sur le pont, entendit l'intégralité de cet échange passionné. Certains devaient comprendre ce qu'ils entendaient, y compris, probablement, le capitaine Evans, qui avait déjà fait au moins deux voyages vers la baie du Biafra. De toute façon, toute difficulté linguistique aurait immédiatement été traduite par un garçon africain surnommé Bristol, qui parlait toutes les langues de la région et faisait office d'interprète pour la compagnie du navire.

Loin d'être dissuadés par ce que le capitaine et l'équipage pouvaient ou non savoir, quelques hommes se mirent aussitôt à organiser une seconde révolte, cette fois avec les femmes qui avaient décidé, semblerait-il, de mieux tenir leur rôle. La correspondance fut poursuivie « par l'entremise des jeunes garçons, ce qui leur permettait de ne plus hurler de chaque côté du navire ». Les garçons faisaient en courant des allers-retours entre les cloisons disposées à chaque extrémité de leurs quartiers et transmettaient aux hommes les messages murmurés par les femmes et vice versa. Parfois, quelqu'un brisait la règle du secret et parlait à haute voix ; ce fut surtout le cas d'une femme puissante appelée Boatswain Bess (« Bess la maîtresse d'équipage ») et qui, aux yeux de Butterworth, « était une Amazone dans tous les sens du terme ». Elle avait été nommée « directrice des femmes de sa région » et le capitaine Evans lui donnait les vieux vêtements et les vieux draps (« *slops* ») des marins. Le nouveau plan des rebelles consistait à abattre les cloisons de leurs quartiers et à se frayer un chemin vers le pont principal, où Bess et d'autres femmes s'armeraient d'ustensiles de cuisine – des fourchettes, des couteaux, une hache – et mèneraient la bataille. Le complot fut déjoué avant même qu'il ne fût mis en action, grâce à Bristol. Les meneurs masculins furent fouettés, tandis que Boatswain Bess et quatre autres femmes furent emballées dans des toiles de voile mouillées et allongées sur le pont, le temps « qu'elles se calment ».

Butterworth soulignait également d'autres moyens de communication, principalement parmi les femmes qu'il surveillait, et qu'il observa avec

attention. Il remarqua que l'une de ces femmes sans nom était « universellement estimée » parmi les femmes, et surtout parmi ses « compatriotes ». Elle était un « oracle de la littérature », une « oratrice » et une « chanteuse ». L'un de ses principaux objectifs était de « rendre plus douces les heures de ses sœurs en exil ». Ses origines culturelles nous sont inconnues, même si nous savons qu'elle n'était pas igbo, puisque Butterworth ne la comprenait pas. Elle réussissait toutefois la prouesse d'être entendue d'un public multiethnique, et sa mort prématurée fut la cause d'un long et bruyant torrent de larmes chez ses sœurs de captivité.

Quand cette femme parlait ou chantait, les femmes esclaves du *Hudibras* s'organisaient en cercles au milieu du gaillard d'arrière, « les plus jeunes formant le cercle le plus intime, et ainsi de suite jusqu'aux femmes les plus âgées qui étaient les plus éloignées ». La chanteuse se tenait agenouillée au centre des cercles, et chantait « des airs lents, d'une nature pathétique », qui capturaient le chagrin de la dépossession et de l'esclavage. Jugeant d'après le ton, l'humeur et les émotions mises en scène, Butterworth présuma que les chansons devaient « parler d'amis fort loin, et de ces foyers qui n'étaient désormais plus les leurs ». Elle tenait également des discours, et Butterworth pensait que certains d'entre eux étaient des récitations de mémoire, peut-être de la poésie épique. Ces allocutions « mettaient en branle les passions des spectatrices, excitaient les joies et les tristesses, le plaisir et la peine, selon là où les menaient leurs désirs et leurs inclinations », ainsi que selon l'histoire et les circonstances. Les femmes et les jeunes filles qui formaient le cercle étaient fort actives au cours de l'événement, suivant en cela le modèle africain traditionnel des questions-réponses. Elles se joignaient, « en une sorte de chœur, à la fin de phrases particulières ». C'était un événement doté d'une signification profonde pour la communauté, et « un air de solennité l'accompagnait tout du long ». L'événement était extrêmement émouvant, et ce même pour le jeune Anglais qui n'en comprenait pas un mot. Il découvrit, à sa grande surprise,

qu'il était en train de « verser des larmes de compassion involontaire ». Il considérait ces réunions féminines à la fois comme une source de « mélancolie » et comme lui donnant beaucoup à penser.

Butterworth nous raconte également la manière dont une information pouvait partir d'une partie du pont inférieur pour gagner rapidement tout le navire, telle une explosion. Par exemple, le Dr. Dickinson, le chirurgien du navire, mentionna (peut-être en plaisantant) à une femme qu'après leur arrêt à la Barbade, il leur restait encore à faire un voyage de deux mois, voire plus – et ceci après huit exténuantes semaines consacrées à traverser l'Atlantique. La femme devint furieuse à l'idée que leur cauchemar marin se poursuivît, et communiqua la nouvelle en même temps que sa colère aux autres femmes avec lesquelles elle était confinée. Soudain, écrit Butterworth, « comme une traînée de poudre que l'on viendrait d'allumer, la nouvelle courut le long du quartier des garçons pour gagner le quartier des hommes, dépôt ultime de tous les mécontentements réprimés ». Butterworth entendit « les forts murmures qui montaient maintenant du pont inférieur » et craignit « une terrible explosion ». Le capitaine Evans eut la même impression et s'empressa de convoquer le Dr. Dickinson et tous les esclaves sur le pont principal, afin d'organiser la réunion la plus publique possible. Le capitaine expliqua alors à l'assemblée (et donc à tout le navire) que ce que le médecin avait dit était faux, et qu'ils arriveraient bientôt à Grenade. Il réprimanda le chirurgien et l'obligea à faire des excuses publiques dans l'espoir de garder encore un peu de contrôle social après cette marée de furieux murmures.

Chanter

Comme le dit clairement Butterworth, l'un des sons les plus souvent entendus à bord des navires négriers était les chants. Les marins jouaient parfois d'un instrument et chantaient, mais, plus souvent, c'étaient les Africains qui chantaient, de jour comme de nuit. Certains de leurs chants étaient contraints, mais d'autres étaient « de leur propre gré ». Tout le monde prenait part aux chants, semblerait-il. « Les hommes chantaient des chants de leur pays », à propos de leur propre culture, « et les garçons dansaient pour les amuser », expliquait un ancien capitaine de navire négrier. Le rôle le plus important dans le chant, d'après tous les témoignages, y compris celui de Butterworth, était toujours tenu par les femmes[39].

Le chant était un moyen fondamental de communiquer pour des individus qui n'étaient pas censés communiquer. Le *barricado* qui coupait le pont principal séparait peut-être les hommes et les femmes, il les empêchait peut-être de se voir, mais il ne pouvait en revanche arrêter le son, empêcher les esclaves de s'entendre et de discuter entre eux. Un second nommé Janverin, qui fit quatre voyages en Afrique à la fin des années 1760 et au début des années 1770, expliqua lors d'un entretien : « Ils chantent souvent, et les hommes et les femmes se répondent, mais quant à savoir de quoi parlent leurs chansons, ça, je n'en ai aucune idée[40] ».

Et c'était bien sûr le but de l'opération : chanter dans des langues africaines permettait aux captifs de communiquer sans que la plupart des capitaines européens et des membres de l'équipage s'en rendent compte. Le chant était également une manière de trouver ou retrouver des membres de

sa famille, de son village ou de son pays, ainsi que d'identifier les différents groupes culturels emprisonnés à bord. Le chant permettait de transmettre des informations de première importance : les conditions de vie, les bons et mauvais traitements, les résistances, les événements, ou encore la destination finale du navire. Chanter permettait de créer un socle de connaissances communes et, ainsi, de forger une identité collective.

Cependant, certains membres de l'équipage connaissaient les langues dans lesquelles les esclaves chantaient, ou bien parvenaient à mettre la main sur quelqu'un capable de traduire le sens général ou spécifique des paroles. C'est ce qui est arrivé à deux chirurgiens qui firent des voyages négriers à la fin des années 1780 – l'un au Gabon, l'autre à Bonny. Tous deux décrivirent des chants forcés, qui variaient considérablement tant dans les tons que dans les messages qu'ils véhiculaient. Tandis que des Africains battaient du tambour et que le chat-à-neuf-queues s'abattait sans relâche, il était demandé aux esclaves de chanter des paroles particulières : « *Messe, Messe, Mackaride* », soit « Que la vie et la nourriture sont bonnes parmi les Blancs ». Les esclaves, expliquait l'un des chirurgiens avec une pointe de sarcasme, devaient ainsi « chanter nos louanges parce que nous souffrions qu'ils vécussent si bien ». Sur l'autre vaisseau, les esclaves n'entamèrent pas un chant de louange, mais de protestation : « *Madda ! Madda ! Yiera ! Yiera ! Bemini ! Bemini ! Madda ! Aufera !* » Ces paroles signifiaient qu'« ils étaient tous malades, et que bientôt, ils ne seraient plus ». Ce chirurgien ajoutait qu'ils « chantaient également des chansons exprimant leur peur d'être battus, ou leur désir de nourriture, et particulièrement leur désir de nourriture de leur pays, ou encore leur crainte de ne jamais retourner chez eux[41]. »

Toutefois, tous les chants n'étaient pas des chants de protestation, car les chants pouvaient servir de nombreux buts différents. Les captifs du *Anne*, qui mouillait dans les eaux du Vieux-Calabar en 1713, chantèrent les louanges du capitaine William Snelgrave après que ce dernier eut sauvé

l'enfant d'une femme embarquée d'un sacrifice par un roi africain local. Les esclaves à bord du *Hudibras* chantèrent des « chants de joie », après que leurs murmures hostiles eurent obligé le chirurgien à faire des excuses publiques et le capitaine à clarifier la durée et la destination de leur voyage. Les chants, qui exprimaient leur espoir d'une vie meilleure dans le « pays de Makarahrah », continuèrent jusque tard dans la nuit. Le vice-amiral Richard Edwards de la Royal Navy a consigné un phénomène semblable : quand les navires négriers touchaient les ports des Antilles, « les Nègres semblaient généralement remplis de joie, et chantaient – au point que l'on était informé de l'arrivée d'un *guineaman* par les chants et les danses des Nègres à son bord ». Ce qui pouvait les rendre aussi joyeux, ça, le vice-amiral n'en dit mot[42].

Les chants joyeux semblent quoi qu'il en soit avoir été des exceptions. Plus souvent, sur le pont inférieur, la nuit, quand les captifs, et surtout les femmes, étaient laissés seuls, ils entonnaient des chants de « lamentation », du moins c'est ainsi que les identifièrent la majorité des observateurs. Il s'agissait de chants tristes et lugubres à propos de la perte – à propos de la dépossession, de l'esclavage, de l'aliénation –, le plus souvent accompagnés de larmes collectives. « Certaines femmes, quand elles étaient laissées seules, avaient l'habitude de chanter très mélodieusement, avec un accent plaintif », se souvenait John Riland. Les hommes et les femmes chantaient le fait d'avoir été arrachés à leur famille, à leurs amis, à leurs compatriotes ; leurs chansons étaient des « lamentations mélancoliques à propos de leur exil loin de leur pays natal ». Thomas Clarkson précisait, après avoir décrit le chant d'une femme qui perdit peu à peu la raison, alors qu'elle était enchaînée à l'un des mâts du pont principal : « Dans leurs chansons, ils évoquaient leurs parents et leurs amis perdus, faisaient leurs adieux à leur pays, se remémoraient la luxuriance de leur sol natal ainsi que les jours heureux qu'ils y avaient vécus. À d'autres moments, ils ne chantaient ni ne parlaient, étaient mélancoliques et déprimés, et déversaient

leur chagrin à travers d'inexorables torrents de larmes. À d'autres moments encore, ils dansaient, hurlaient, étaient envahis par la fureur. Telles étaient les terribles scènes auxquelles tout témoin était obligé d'assister dans les sinistres cavernes des vaisseaux négriers »[43].

Ces chants remplissaient en outre la fonction de mémoire vivante de l'histoire, dans le style des griots. Le marin David Henderson a entendu des chansons dont les paroles évoquaient « l'histoire de leurs souffrances et la misère de leur situation ». Le Dr. James Arnold entendit une femme chanter «l'histoire de leur vie avec leur amis et dans leur pays ainsi que de leur séparation ». Il souligne au passage que le capitaine Joseph Williams comprenait parfaitement le sens de ces chants de résistance, et qu'il les trouvait « très désagréables ». Il fit fouetter la chanteuse « d'une terrible manière » pour avoir osé se souvenir ; ce genre de blessure mettait généralement deux ou trois semaines à guérir. Le combat pour la mémoire que menaient ces femmes était un effort pour réussir à conserver leur identité historique dans une situation de bouleversement social total. Le chant était donc un élément central de la culture active d'opposition qui était en train de se créer à bord du navire[44].

Résistance : refuser de manger

Si les expériences communes de l'expropriation et de la mise en esclavage ainsi que la violente ségrégation en communautés qui régnait à bord du navire négrier créaient la possibilité d'une communauté pour les prisonniers africains, et si les pratiques sociales – travailler, communiquer et chanter – actualisaient cette dernière, rien n'était plus important pour le projet collectif de création d'une identité de groupe que la résistance. La résistance était en elle-même un nouveau langage, une langue de l'action employée à chaque fois que les esclaves refusaient de manger, sautaient par-dessus bord ou se soulevaient. C'était un langage universel, un langage que tous comprenaient indépendamment de leurs origines culturelles, et même quand ils avaient décidé eux-mêmes de ne pas le parler. Tout acte de résistance, grand ou petit, rejetait l'esclavage et la mort sociale en même temps qu'il déployait la créativité et la possibilité d'un avenir différent. Chaque refus liait un peu plus les captifs entre eux, les associait de plus en plus profondément au sein d'une lutte commune [45].

La traite atlantique fut en de nombreux sens une grève de la faim de plus de quatre cents ans. Des balbutiements du commerce de corps humains au début du XV^e^ siècle jusqu'à son terme à la fin du XIX^e^ siècle, les Africains asservis refusaient régulièrement de manger la nourriture qui leur était offerte. Quand certains d'entre eux montaient à bord, ils tombaient dans une sorte de « mélancolie fixe », un état dépressif au cours duquel ils ne réagissaient plus à aucune des paroles ou des demandes de leurs ravisseurs, y compris leurs injonctions à se nourrir. D'autres tombaient malades et auraient bien été incapables de manger même s'ils l'avaient voulu.

Pourtant, pour beaucoup de ces dépressifs et de ces malades, mais aussi pour de nombreux autres qui n'étaient ni l'un ni l'autre, ce refus de se nourrir était un choix conscient, et qui servait plusieurs buts. Tout d'abord, dans la mesure où la principale responsabilité que le marchand avait confiée au capitaine consistait à acheminer vers un port du Nouveau Monde le plus possible de corps africains vivants et en bonne santé, tout refus de se sustenter, quelle qu'en soit la raison, mettait directement en danger les bénéfices du capitaine et subvertissait son autorité. Refuser de se nourrir était par conséquent avant tout un acte de résistance, la source de quasiment tous les autres. Ensuite, ce refus s'avéra être une tactique de négociation relativement efficace : des mauvais traitements pouvaient à tout moment déclencher une grève de la faim. Enfin, ces grèves de la faim contribuaient à créer à bord une culture commune de la résistance, un « Nous » contre un « Eux ». Elles envoyaient donc plusieurs messages en même temps : nous ne serons pas votre propriété ; nous ne serons pas votre force de travail ; nous ne vous laisserons pas nous dévorer vivants.

Sur le navire de John Riland, le *Liberty*, en 1801, plusieurs esclaves refusèrent de se nourrir. L'officier de quart commença tout d'abord par jurer qu'il les balancerait par-dessus bord s'ils ne mangeaient pas. Puis, il les menaça avec le chat-à-neuf-queues, ce qui sembla marcher. Ou du moins, c'est ce que l'officier pensait : « les esclaves firent un simulacre de repas. Ils mettaient un peu de riz dans leur bouche, et, dès que l'officier avait le dos tourné, ils recrachaient tout dans la mer ». Le marin James Morley vit également des esclaves faire semblant de manger, conservant l'aliment dans leur bouche « jusqu'à ce qu'ils se soient presque étranglés ». Les officiers, quand ils s'en rendaient compte, les maudissaient et les traitaient de « salauds de boudeurs noirs ». Ils essayaient alors de les forcer à avaler un peu de nourriture, que ce soit à l'aide du chat-à-neuf-queues, des poucettes, d'une spatule (« *bolus knife* ») ou d'un bâton pour leur ouvrir la bouche, ou

encore d'un *speculum oris* ou d'une « corne » pour forcer un passage à la nourriture dans les gorges les plus obstinées[46].

Tout individu qui refusait de se nourrir défiait directement les pouvoirs du capitaine, dans la mesure où son mauvais exemple risquait d'être imité, avec des résultats catastrophiques. Le marin Isaac Parker confirma ce fait d'une manière qui fait froid dans le dos lors de son témoignage devant la commission de la Chambre des communes qui enquêtait sur la traite en 1791. À bord du *Black Joke*, en 1765, un jeune enfant dont la mère était également à bord « se mit à bouder et refusa de manger », que ce soit le sein de sa mère ou le plat standard composé de riz mélangé à de l'huile de palme. Le capitaine Thomas Marshall fouetta l'enfant avec le chat-à-neuf-queues, tandis que les hommes esclaves observaient la scène à travers les fissures du *barricado* : un « grand murmure » de protestation s'éleva. Comme, jour après jour, l'enfant continuait à refuser toute nourriture, non seulement le capitaine jouait de son chat, mais il fit attacher à un anneau autour du cou de l'enfant une bûche de manguier, longue de 55 à 60 centimètres et pesant entre 5 et 6 kilos. « La dernière fois qu'il se saisit de l'enfant et le flagella, explique Parker, il le laissa retomber » sur le pont, et dit : « Petit salaud… Je te ferai manger, ou je serai ta mort ! » Moins d'une heure après, l'enfant mourait. En un dernier acte de cruauté, le capitaine ordonna à la mère de l'enfant de jeter son petit cadavre par-dessus bord. Elle refusa, il la battit. Quand finalement elle accepta de se plier à ce supplice, « elle eut l'air très triste, et pleura pendant plusieurs heures ». À bord du *Black Joke*, même le plus petit rebelle, un enfant de neuf mois qui refusait de manger, ne pouvait être toléré[47].

Ce que les capitaines comme Marshall craignaient, la contagion de la résistance, est parfaitement illustré dans une affaire portée devant la High Court of Admiralty[48] en 1730. James Kettle, capitaine du *City of London* (appartenant à la South Sea Company), accusa le marin Edward Fentiman d'avoir été trop violent avec les esclaves. Il avait frappé une femme esclave

dont nous ne connaissons pas le nom, à la suite de quoi tous les autres captifs avaient entamé une grève de la faim – et ils étaient 377 à bord. Cette grève valut à Fentiman une raclée de la part de Kettle, qui expliqua à la cour que cet événement n'était que l'illustration d'un problème plus général : cette réaction des esclaves était « dans la nature et la disposition des Nègres, et cela arrive fort souvent à bord des navires de commerce. À chaque fois que l'un d'eux est battu ou maltraité, c'est tous les Nègres à bord qui nous en veulent, qui deviennent mélancoliques et refusent de manger, si bien que beaucoup d'entre eux dépérissent et meurent »[49].

Le Dr. T. Aubrey confirma l'opinion du capitaine Kettles et le généralisa. Dans son *vade-mecum* à l'usage des chirurgiens travaillant à bord des navires négriers, il explique que les mauvais traitements et la violence exercés à l'encontre des esclaves avaient souvent pour conséquence leur refus de manger. Une fois entamée leur grève de la faim, « ils perdaient leur appétit et avaient de bonnes chances de tomber malades, en partie à cause du jeûne et en partie à cause de leur tristesse de se voir ainsi traiter ». Une fois qu'ils s'étaient réellement engagés dans ce processus de résistance, « tout l'art du chirurgien était impuissant à les garder en vie : ils ne mangeraient rien, ni par la force ni par la cajolerie, parce qu'ils avaient une fois pour toutes choisi de mourir plutôt que d'être davantage maltraités ». Il faisait bien sûr ici référence aux diverses violentes techniques utilisées pour les obliger à manger. Selon lui, ces moyens coercitifs finissaient toujours par échouer et par se briser contre leur volonté de refuser toute nourriture. À l'instar de Kettle, Aubrey soulignait que la grève de la faim était l'une des tactiques employées dans la lutte qui faisait rage à bord de chaque navire négrier[50].

Silas Told se souvient que la grève de la faim à bord du *Loyal George* fut la cause directe d'une insurrection, et, cette dernière ayant échoué, d'un suicide collectif. Le processus de la résistance fonctionnait également dans l'autre sens : une insurrection ratée était souvent suivie d'une grève de la

faim. Le soulèvement des captifs à bord du *Ferrers Galley*, en 1721, fit « près de quatre-vingts » morts ou noyés. La plupart de ceux qui survécurent, écrit le capitaine William Snelgrave, « devinrent si mélancoliques que plusieurs d'entre eux se laissèrent mourir de faim, refusant obstinément toute nourriture ». Après une révolte à bord d'un vaisseau sans nom sur le fleuve Bonny en 1781, trois des meneurs, blessés, « prirent la décision de se laisser mourir de faim ». Ils furent menacés, puis battus, mais « nulle terreur ne fut efficace, et ils ne goûtèrent plus aucun mets après leur résolution, jusqu'à en mourir ». Il se passa la même chose à bord du *Wasp*, en 1783, après deux insurrections. Juste après la première, au cours de laquelle les femmes s'étaient saisies du capitaine et avaient tenté de le jeter par-dessus bord, douze esclaves moururent des suites de leurs blessures et de leur refus de manger. Après la seconde, qui fut encore plus acharnée, cinquante-cinq Africains moururent de leurs « contusions, d'avoir avalé de l'eau salée, du chagrin lié à leur déception, et d'abstinence »[51].

Sauter par-dessus bord

Il existait sans doute une forme de résistance encore plus dramatique que le fait de se laisser mourir de faim : sauter par-dessus bord. Certains se jetaient à la mer dans l'espoir de fuir quand le navire mouillait dans un port africain, tandis que d'autres préféraient simplement se noyer plutôt que de se laisser mourir de faim, et mettre ainsi un terme à la vie d'un corps promis à l'esclavage dans les plantations du Nouveau Monde. Ce genre d'actes de résistance était extrêmement répandu, et craint avec raison par ceux qui organisaient la traite. Que ce soit d'une manière formelle ou non, les marchands avertissaient les capitaines de ce risque dans leurs lettres d'instructions. Les capitaines, de leur côté, s'assuraient que les filets faisaient bien le tour de tout le bastingage. Ils faisaient également attacher les hommes esclaves à un piton à chaque fois qu'ils se retrouvaient sur le pont principal, et veillaient à ce moment-là à ce qu'une surveillance vigilante soit assurée en permanence. Quand les esclaves réussissaient à se jeter par-dessus bord, les capitaines dépêchaient immédiatement des équipes de secours sur des bateaux dans l'espoir de parvenir à ramener les esclaves récalcitrants.

Les femmes africaines disposaient d'une plus grande liberté de mouvement que les hommes à bord du navire, si bien que cette forme de résistance était avant tout la leur. En 1714, quatre femmes, l'une d'elles « grosse d'un enfant », sautèrent par-dessus le bastingage du *Florida* alors qu'il venait de quitter le port du Vieux-Calabar. Un homme à bord remarqua qu'« elles nous prouvèrent à quel point elles nageaient bien, et nous échappèrent ». L'équipage se mit immédiatement en quête des fugueuses,

mais ne parvint à mettre la main que sur la femme enceinte, car elle « n'arrivait pas à se déplacer aussi bien que les autres ». À Anomabu, sur la Côte-de-l'Or, en 1732, le capitaine James Hogg découvrit au milieu de la nuit que six femmes avaient sauté par-dessus bord et réalisa que seul un énorme effort de l'équipage pourrait empêcher le reste des captifs de suivre le même chemin. Ces tentatives étaient dangereuses, même pour les nageurs les plus accomplis, comme l'étaient souvent les esclaves originaires des régions côtières. Tous ceux qui étaient repêchés – et la plupart l'étaient – pouvaient s'attendre à un châtiment cruel une fois revenus à bord, et parfois même à la mort (dans l'espoir de dissuader les autres captifs). Même si les fugitifs réussissaient à nager jusqu'au rivage, ils avaient de fortes chances de se faire recapturer par des maraudeurs africains et renvoyer à bord d'un navire négrier. Enfin, les voies navigables près des côtes dans lesquelles plongeaient les esclaves étaient le plus souvent infestées de requins. Le capitaine Hugh Crow s'est souvenu de deux femmes igbos qui n'avaient réussi à plonger du navire que pour mieux se faire déchiqueter par des requins[52].

Certains captifs sautaient par-dessus bord spontanément, en réaction à un événement spécifique, plutôt qu'à la suite d'un calcul et d'un pari sur leur liberté. En 1786, six individus, « enragés ou terrifiés » à la vue du cadavre de l'un de leurs compatriotes disséqué par le médecin du navire en vue d'opérer une analyse anatomique, « plongèrent dans la mer et se noyèrent immédiatement ». Quelques années plus tôt, quarante à cinquante esclaves avaient également sauté dans la mer au cours d'une « vente sauvage » – une manière délibérément terrorisante de vendre des esclaves à même le pont – à la Jamaïque. Cent hommes sautèrent du *Prince of Orange*, après qu'on leur eut ôté leurs chaînes, alors que le vaisseau s'amarrait dans le port de Saint-Kitts, en 1737. Sur ces cent, trente-trois refusèrent les mains tendues par les marins et se noyèrent. Ils étaient « résolus à mourir, et coulèrent directement au fond de la mer ». La cause de cette action

collective, si l'on en croit le capitaine Japhet Bird, était à trouver dans le fait qu'un compatriote des esclaves était monté à bord et leur avait dit « pour plaisanter » qu'on allait leur crever les yeux, et qu'ils se feraient ensuite manger par les hommes blancs[53].

L'un des aspects les plus éclairants de ces tentatives de suicide était la joie que l'on pouvait lire sur le visage des esclaves à la seconde où ils se retrouvaient dans l'eau. Le marin Isaac Wilson s'est souvenu d'un captif qui s'était jeté dans l'océan et qui « se noya en ayant l'air de se réjouir d'être parvenu à s'échapper ». Un autre Africain, qui savait que les filets avaient été desserrés afin de vider les baquets du pont inférieur, échappa à un groupe de marins et « se précipita par-dessus bord à travers le trou » des filets. Quand les marins partirent à sa rescousse et parvinrent presque à le rattraper, il plongea sous l'eau et réapparut à la surface beaucoup plus loin, échappant ainsi à ses aspirants ravisseurs. Pendant tout ce temps, s'est souvenu le chirurgien du navire, il « avait fait des signes qu'il m'est impossible de rendre en mots, mais qui exprimaient la joie qu'il avait à nous échapper ». Il finit par disparaître à nouveau sous la surface, « et nous ne le revîmes plus ». Après la répression d'une révolte sanglante à bord du *Nassau*, en 1742, le capitaine rassembla tous les esclaves blessés sur le pont principal : tous ceux dont les blessures avaient peu de chances de guérir « devaient sauter dans la mer », ce que beaucoup firent, allant au-devant d'une mort certaine « avec toute l'apparence d'une grande joie », selon les dires du mousse. La même chose arriva à bord du tristement célèbre *Zong* : quand le capitaine Luke Collingwood ordonna à 122 esclaves malades de se jeter par-dessus bord, 10 autres en firent de même de leur propre chef[54].

Faire la grève de la faim et se jeter par-dessus bord était loin d'être les seuls moyens connus de s'autodétruire. Certains malades refusaient de prendre des médicaments « parce qu'ils voulaient mourir ». Deux femmes parvinrent à s'étrangler à bord de l'*Elizabeth*, en 1788-1789. D'autres se coupaient la gorge avec des outils tranchants, des objets pointus ou même

parfois avec leurs ongles. Un marin appelé Thompson a fait remarquer qu'il « avait vu tous les esclaves [enfermés sur le pont inférieur], sans exception, se précipiter sous le vent à la moindre rafale dans l'espoir de faire chavirer le navire, choisissant ainsi de se noyer plutôt que de continuer à vivre dans leur situation, ou, plus tard, dans un esclavage lointain »[55].

Le suicide collectif le plus rare, mais aussi le plus spectaculaire, consistait à faire exploser le navire. En janvier 1773, à bord du *New Britannia*, les hommes enfermés sur le pont inférieur abattirent les cloisons à l'aide d'outils que leur avaient glissés les jeunes garçons plus mobiles et pénétrèrent dans la sainte-barbe, dans laquelle ils trouvèrent des armes dont ils se servirent pour combattre l'équipage pendant plus d'une heure, bataille qui entraîna des pertes importantes de chaque côté. Quand ils se rendirent compte que leur défaite était inévitable, « ils mirent le feu à l'arsenal, et firent exploser le navire ». Ils tuèrent quasiment tout le monde à bord, soit, en tout, plus de trois cents personnes. Quand, au mois d'octobre 1785, le capitaine James Charles apprit que des captifs gambiens avaient réussi à capturer un négrier hollandais (et tué au passage son capitaine et tout son équipage), il résolut de prendre le navire en chasse, principalement dans l'espoir que, s'il parvenait à les vaincre, les insurgés deviendraient sa propriété. Après une poursuite de trois heures et une bataille peu concluante, une partie de son équipage se porta volontaire pour aborder l'embarcation des affranchis sous le feu des mousquets. Dix hommes et un officier partirent à l'abordage, et, après un vif combat sur le pont, « poussèrent les esclaves mutins à se retrancher dans la cale ». Alors que le combat faisait rage, quelqu'un déclencha « une explosion si terrible que pas une âme à bord n'y survécut ». Une partie de l'épave retomba sur le pont du vaisseau du capitaine Charles, l'*Africa*[56].

Même si les suicides forment une traînée sanglante dans tous les documents relatifs au commerce des esclaves, il est difficile d'estimer précisément à quel point ils étaient chose courante. On peut en trouver une

mesure sur une période limitée en se référant aux journaux de bord que les chirurgiens des navires négriers étaient obligés de tenir après le Dolben Act, ou Slave Carrying Bill, de 1788. De cette date à 1797, les médecins de quatre-vingt-six vaisseaux consignèrent dans leur journal de bord les causes de décès de tous les Africains dont ils avaient la responsabilité, et le suicide y tenait une place prépondérante. Vingt-cinq chirurgiens ont enregistré une forme ou une autre d'autodestruction : huit navires virent au moins une personne sauter par-dessus bord ; trois autres font état de captifs « disparus » (sans aucun doute dans la mer) après une insurrection ; trois autres navires connurent des formes de suicide non précisées ; et enfin douze autres égrènent des causes de décès comme « perdus », « noyés », « bouderie » ou « fausse couche ». Presque un tiers des vaisseaux de l'échantillon eurent à leur bord un suicide, et même ce chiffre semble clairement sous-estimé, dans la mesure où les chirurgiens avaient un intérêt tout personnel à ne pas rapporter les suicides en cette époque remplie du vacarme des débats à propos de l'inhumanité des navires négriers[57]. Une autre raison pour réduire ou maquiller le nombre de suicides était le jugement rendu par la cour anglaise présidée par le juge Mansfield[58] au troisième trimestre de l'année 1785 : les compagnies d'assurances devaient payer la somme correspondant aux esclaves assurés quand ils mouraient au cours d'une insurrection, mais non quand ils mouraient de chagrin, de faim ou de désespoir. Et, plus précisément, « aucun de ceux qui se jetteraient dans la mer ne serait couvert par la compagnie d'assurances »[59].

Se révolter

Les centaines de corps serrés les uns contre les autres sur le pont inférieur constituaient une incroyable source potentielle d'énergie, une énergie qui s'actualisait matériellement à chaque fois que le navire négrier connaissait un temps froid et pluvieux. Quand cela arrivait, de la vapeur s'élevait en nuages de la masse de corps chauds du pont inférieur, passait à travers les grilles et gagnait le pont principal sur lequel l'équipage travaillait. À bord du *Nightingale*, à la fin des années 1760, le marin Henry Ellison vit « de la vapeur s'élever des grilles comme d'une fournaise ». Il n'était pas rare que cette fournaise humaine explose – et qu'éclate une insurrection. La guerre particulière qui se déroulait sur le navire négrier pouvait alors s'exprimer à visage découvert [60].

Toujours est-il que les insurrections à bord des navires négriers n'apparaissaient pas comme des générations spontanées. Elles étaient bien plutôt le résultat d'un certain nombre d'efforts humains délibérés – une communication prudente, une planification détaillée, une exécution précise. Toute révolte, indépendamment de son succès, était déjà en soi une réussite remarquable dans la mesure où presque tous les aspects de la vie à bord d'un navire négrier étaient expressément destinés à l'empêcher. Les marchands, les capitaines, les officiers et l'équipage pensaient en permanence à la possibilité de la révolte ; ils la craignaient et tentaient pratiquement de s'en prémunir. Tous partaient du principe que les esclaves essaieraient de se révolter avec fureur et les détruiraient à la moindre occasion. Pour ceux qui dirigeaient le navire négrier, une insurrection était

sans le moindre doute leur pire cauchemar. Elle pouvait en un éclair détruire leur vie et leurs bénéfices.

L'action collective commençait par la communication entre des individus ayant au préalable identifié des problèmes communs et ayant cherché ensemble des solutions communes à ces problèmes. Ils commençaient à converser par petits groupes, probablement par deux ou trois, conspirant au sens littéral du terme (c'est-à-dire « respirant ensemble ») dans l'air fétide, froid et humide du pont inférieur, sans doute de nuit, le plus loin possible des oreilles du capitaine et des membres de l'équipage. Si le pont inférieur était généralement bondé, la mobilité entre les esclaves restait toujours possible, et ce même pour les hommes menottés et enchaînés, si bien que les rebelles potentiels circulaient dans le ventre du navire, se trouvaient et se parlaient. Une fois qu'ils avaient conçu un plan, il arrivait que les conspirateurs de la première heure fassent un « *sangaree* », « un serment de fidélité qu'ils accomplissaient en échangeant quelques gouttes de leur sang ». Alors ils tâchaient de mobiliser les autres, parfaitement conscients de la dangereuse contradiction dont était porteuse cette opération : plus il existait de personnes impliquées dans le complot et plus ce dernier avait des chances de réussir, mais, en même temps, plus il y avait également de chances que quelqu'un moucharde. Par conséquent, certains choisissaient de réunir seulement un petit groupe de comploteurs, plus fiables, tablant sur le fait qu'une fois la révolution en marche, les autres se joindraient naturellement à eux. La plupart des conspirateurs agissaient avec des précautions extrêmes, et choisissaient avec soin le moment de frapper[61].

Tous ceux qui travaillaient dans la traite partaient avec raison du principe que ceux qui avaient le plus de chances de se soulever étaient les hommes africains, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle ces derniers, contrairement aux femmes, étaient dans les fers et les chaînes presque tout le temps, que ce soit sur le pont principal ou sur le pont inférieur. Mais les

femmes et les enfants jouaient également un rôle important dans les révoltes, en premier lieu en raison de leur plus grande liberté de mouvement sur le navire. Et, parfois, ce sont les femmes elles-mêmes qui menaient la révolte, comme quand par exemple elles se saisirent du capitaine Richard Bowen à bord du *Wasp* en 1785 et tentèrent de le faire passer par-dessus bord. Les captifs de l'*Unity* (1769-1771) comme ceux du *Thomas* (1797) « se soulevèrent au moyen des femmes ». Il arrivait également que les femmes utilisent leur proximité avec le pouvoir et leur liberté de mouvement pour planifier l'assassinat du capitaine ou d'un officier ou pour faire passer des outils aux hommes du pont inférieur. Alors que le *New Britannia* mouillait en Gambie, les jeunes garçons passèrent aux hommes d'en dessous « certains des outils du charpentier grâce auxquels ils abattirent les cloisons du pont inférieur et firent main basse sur des armes à feu, de la poudre et des perles »[62].

L'expérience des insurgés était cruciale dans la réussite du complot. Avant d'être asservis, certains des hommes (comme les Golas) et quelques femmes (celles qui venaient du pays fon) avaient été des guerriers et des guerrières qui avaient consacré leur vie à cultiver leur courage et leur discipline et à maîtriser les arts de la guerre. Ils étaient entraînés au combat rapproché, et savaient agir de manière coordonnée et tenir une position (plutôt que battre en retraite). D'autres esclaves possédaient une connaissance précieuse des Européens, de leurs manières et même de leur navire. Le marin William Butterworth a décrit plusieurs captifs « qui, en vivant au Calabar ou dans les bourgades avoisinantes, avaient appris la langue anglaise au point de très bien la parler ; ces hommes qui, suite à quelque délit, s'étaient vus contraints de renoncer à leur liberté, et qui étaient prêts à tout pour la recouvrer, avaient semé les graines du mécontentement dans l'esprit d'hommes et de femmes esclaves qui, s'ils étaient moins coupables, étaient tout aussi malheureux ». Ces hommes et ces femmes si dégourdis qui venaient des villes portuaires pouvaient « lire »

leurs ravisseurs d'une manière qui restait inaccessible aux autres, et certains pouvaient même « lire » le navire. Dans ces villes portuaires, il y avait des marins africains, qui, habitués à la navigation en haute mer, étaient sans doute les personnes les plus importantes dans toute tentative d'insurrection. Les Krus de la Côte-au-vent et les Fantis de la Côte-de-l'Or étaient connus pour être d'excellents connaisseurs des navires européens et de la navigation, et d'autres peuples côtiers ou riverains l'étaient tout autant. Pour cette raison, les capitaines de navire négrier considéraient que les captifs dont ils savaient qu'ils venaient d'une région côtière ou fluviale constituaient un risque majeur pour la sécurité du navire[63].

En mars 1753, à bord du *Thomas*, sur le fleuve Gambie, les captifs prouvèrent qu'ils pouvaient également avoir une solide connaissance des armes européennes. Tous les quatre-vingt-sept esclaves, « après s'être eux-mêmes libérés de leurs fers », montèrent sur le pont principal et balancèrent le second par-dessus bord. Alertés, les marins firent feu et parvinrent à renvoyer les esclaves sur le pont inférieur. Mais certains des captifs avaient remarqué que les armes à feu dont se servaient les marins ne fonctionnaient pas correctement, si bien qu'ils « prirent des bûches et des planches » et remontèrent sur le pont. Là, ils combattirent les membres de l'équipage, qui n'étaient que huit à ce moment-là, et les acculèrent jusqu'à la chaloupe que les marins mirent à l'eau pour s'enfuir, « laissant le sloop aux mains des esclaves » – qui, d'ailleurs, n'étaient déjà plus des esclaves. La tentative de deux capitaines de navire négrier de récupérer le sloop entraîna une bataille acharnée : « Les esclaves se servaient contre eux des pierriers et des armes légères, avec une habileté et une expérience consommées. » Un tel usage des armes à feu n'était pas rare, pour peu que les esclaves réussissent à mettre la main dessus[64].

Certains groupes culturels étaient connus pour leur propension à la rébellion. Plusieurs observateurs ont fait remarquer que les captifs venant de la Sénégambie vouaient une haine farouche à l'esclavage, ce qui les

rendait particulièrement dangereux à bord des navires négriers. Selon un employé de la Royal African Company appelé William Smith, « les Gambiens, qui sont par nature d'une extrême paresse, abhorre l'esclavage et iront jusqu'aux actes les plus désespérés pour obtenir leur liberté ». Les Fantis de la Côte-de-l'Or étaient toujours prêts « à se lancer dans des entreprises périlleuses », dont les insurrections, écrit le Dr. Thomas Trotter en se fondant sur son expérience négrière des années 1780. Alexander Falconbridge partage le même avis : les habitants de la Côte-de-l'Or « étaient intrépides et résolus, et les insurrections étaient plus courantes quand ils étaient à bord que quand le navire était habité par des Nègres issus d'une autre région de la côte ». Les Ibibios de la baie du Biafra, également connus sous le nom de « Quaws », et, aux Amériques, sous celui de « Mocos », étaient selon le capitaine Hugh Crow « la race d'hommes la plus désespérée au monde » de la fin du XVIII^e^ siècle, toujours « les premiers à accomplir des méfaits ou à participer à une insurrection ». Ils tuèrent un grand nombre de marins et étaient célèbres pour faire exploser les navires. « Les femmes de cette tribu, a ajouté Crow, sont aussi féroces et vindicatives que les hommes. » Et, en effet, les Ibibios étaient considérés comme si dangereux que les capitaines prenaient grand soin « d'en avoir aussi peu que possible dans leur cargaison ». Quand les capitaines en embarquaient, ils « étaient toujours obligés de les installer dans des quartiers séparés sur le pont inférieur ». Les Ibibios forment le seul groupe connu à avoir eu droit à des quartiers spécifiques à cause de leur esprit de rébellion, et les capitaines tentaient de limiter la propagation de cet esprit en les isolant[65].

Chacun des principaux viviers de recrutement, que ce soit parmi les femmes, les garçons ou dans un groupe culturel, contenait en son sein des divisions potentielles. On ne compte plus le nombre de fois où les hommes ou les femmes se soulevèrent sans être soutenus par les membres de l'autre sexe, ce qui, bien sûr, rendait la révolte bien plus facile à réprimer pour

l'équipage. Les hommes, par exemple, ne bougèrent pas le petit doigt quand les femmes attaquèrent le capitaine Bowen, sur le *Wasp*, en 1785, de la même manière que les femmes ne vinrent pas en aide aux hommes quand ils se soulevèrent à bord du *Hudibras*, en 1786. Les garçons étaient connus non seulement pour passer des outils effilés aux hommes enchaînés, mais également pour fournir des informations aux membres de l'équipage sur les dessins ourdis sur le pont inférieur. Et, si certains groupes africains étaient enclins à se rebeller, il ne s'ensuivait pas forcément que leur comportement belliqueux eut l'heur de plaire aux autres habitants du navire. Les Ibibios et les Igbos étaient considérés comme des « ennemis mortels », les Chambas méprisaient les Fantis, et, à la fin de l'année 1752, au beau milieu d'une insurrection, les insurgés igbos et coromantees commencèrent à se battre entre eux. Dans la plupart des cas, il n'est pas évident de savoir si les divisions résultèrent d'un vieux conflit, d'une communication et d'une préparation inadéquates, ou du simple fait que l'insurrection en tant que but ait été insuffisante à faire taire les différences [66].

La réussite des soulèvements dépendait en partie de la familiarité des rebelles avec le navire, si bien que ce qu'ils se chuchotaient entre eux avait souvent trait à ce qu'ils savaient de la cale, du pont inférieur, du pont supérieur, de la cabine du capitaine, de la sainte-barbe, ainsi qu'à ce qu'ils devaient faire en se fondant sur ces connaissances. Ils devaient apprendre à maîtriser trois différentes sortes de connaissances à propos des Européens et de leurs navires, qui correspondaient respectivement aux trois étapes distinctes d'un soulèvement : comment se libérer de leurs chaînes ; comment trouver les armes et comment s'en servir contre l'équipage ; et, s'ils étaient victorieux, comment piloter le navire. Les insurrections échouaient toujours en raison du manque de préparation de l'une de ces trois étapes.

La technologie de métal des menottes, des fers et des chaînes était redoutablement efficace, comme le prouve son usage continu, pendant des

siècles, sur les esclaves comme sur tous les prisonniers en général. Mais il est également clair que les hommes enfermés sur le pont inférieur trouvaient régulièrement le moyen de s'en défaire. Parfois, les fers étaient attachés de manière trop lâche, et, avec un peu d'effort et de lubrification, le captif n'avait qu'à se tortiller un peu pour s'en débarrasser. Parfois, les prisonniers se servaient de clous, de pioches, d'éclats de bois ou d'un autre instrument pour faire sauter le verrou, ou d'un quelconque outil doté d'un bord tranchant – une scie, une herminette, un couteau, un burin, une hachette ou une hache, tous sans doute récupérés grâce aux femmes ou aux garçons – pour couper ou casser les maillons de leurs chaînes. La chose était d'autant moins aisée qu'il fallait s'y atteler silencieusement, de peur d'être surpris avant d'avoir recouvré sa liberté. Une fois libérés des chaînes, les rebelles devaient trouver un moyen d'ouvrir les grilles fortifiées qui étaient toujours cadenassées de nuit. Leur meilleure chance résidait souvent dans l'effet de surprise quand les grilles étaient ouvertes le matin, à moins d'arriver à tromper un membre de l'équipage afin qu'il ouvrît la grille de nuit[67].

L'étape suivante consistait à libérer la formidable énergie accumulée sur le pont inférieur, avec un bruit qui évoque à un marin terrorisé « un vacarme de tous les diables », accompagné de « quelques cris terribles », peut-être « ceux d'un marin à l'agonie ». Les cris de guerre africains jaillissaient dans la quiétude du petit matin. Frapper avec vitesse, force et fureur était important, car, parfois, les membres de l'équipage étaient si surpris qu'ils se ruaient vers la chaloupe pour fuir le navire et l'insurrection. Pendant ce temps, des combats au corps à corps occupaient toute la partie avant du navire, et, si un nombre suffisant d'esclaves étaient parvenus à se libérer de leurs fers, ils disposaient alors sans conteste d'un avantage numérique écrasant sur les marins chargés de les surveiller. Toutefois, les marins avaient des coutelas, tandis que les insurgés n'avaient pas d'autres armes que celles qu'ils avaient réussi à ramasser sur le pont, comme des cabillots,

des gourdins et peut-être une rame ou deux. Si les femmes se soulevaient également, les combats faisaient aussi rage à l'arrière du navire, derrière le *barricado*, ce qui permettait aux esclaves de mettre la main sur de meilleurs ustensiles, comme des tridents ou la hachette du coq. La plupart des insurgés se retrouvaient dans la même situation que ce groupe qui était passé à l'attaque à minuit, sur le pont principal éclairé par la lune : « Ils n'avaient ni arme à feu ni arme de mêlée, à part les articles mal attachés qu'ils étaient parvenus à ramasser sur le pont[68]. »

Comme tous les travailleurs se ruaient sur le pont pour réprimer la révolte, ils s'emparaient de pistolets et de mousquets et prenaient leur poste sur le *barricado*, canardant les esclaves à travers les meurtrières. Ils tiraient également au pierrier, placé en haut du *barricado*, ce qui leur permettait de balayer l'ensemble du pont. Ce moment était décisif. Si les esclaves voulaient avoir une chance de vaincre, il fallait qu'ils réussissent à ouvrir une brèche dans le *barricado*, au moins pour atteindre la sainte-barbe. Cette dernière était toujours située le plus loin possible du quartier des hommes, à la poupe du vaisseau, à côté de la cabine du capitaine, et elle était toujours sévèrement gardée. La plupart des insurgés essayaient donc d'enfoncer la petite porte du *barricado* ou d'escalader ses murs, hauts de 3 à 4 mètres et surmontés de piques. S'ils réussissaient à passer l'obstacle du *barricado*, à atteindre la sainte-barbe et à y pénétrer, et s'ils savaient de surcroît se servir des armes à feu européennes (ce qui était le cas de la plupart des hommes africains ayant une expérience militaire), ils avaient alors une chance de connaître le même destin que les esclaves du *Ann* en 1750 : « Les Nègres s'emparèrent de la poudre et des armes, et, vers trois heures du matin, ils attaquèrent l'équipage. Ils les tuèrent ou les blessèrent tous, à part deux marins qui étaient parvenus à se cacher. Ils guidèrent le navire jusqu'à la terre, un peu au sud du cap Lopez, et s'enfuir[69]. »

Pendant le combat, les rebelles agissaient d'une manière prévue à l'avance. Qu'allaient-ils faire de l'équipage ? La plupart du temps, leur

solution était simple : ils les tueraient tous. Tel fut le choix opéré en 1732 à bord d'un vaisseau dont nous ne connaissons pas le nom, mais qui venait de Bristol : les esclaves « se soulevèrent et anéantirent l'équipage. Puis, ils tranchèrent la tête, les bras et les jambes du capitaine ». Toutefois, la réponse à cette question était conditionnée par un autre problème : les Africains avaient-ils parmi eux des individus capables de faire naviguer un navire ? L'absence d'une telle connaissance était toujours considérée par les Européens comme leur meilleur rempart contre les insurrections, du moins une fois que leur navire était en haute mer, comme l'a fait remarquer John Atkins en 1735 : « Il est communément imaginé que l'ignorance qu'ont les Nègres de la navigation sera pour nous toujours une protection. » Par conséquent, les insurgés prenaient souvent soin de garder quelques marins vivants, pour les aider à naviguer et à ramener le navire en Afrique[70].

Les insurrections à bord des navires négriers pouvaient connaître trois fins différentes. La première est illustrée par ce qu'il advint à bord de la galère *Clare* en 1729. À seulement dix lieues de la Côte-de-l'Or, les esclaves « se soulevèrent et, une fois maîtres de la poudre et des armes à feu », acculèrent le capitaine et l'équipage à fuir leur courroux à bord de la chaloupe et prirent le contrôle du navire. Nous ne savons pas si les rebelles vainqueurs pilotèrent le navire ou bien s'ils se contentèrent de le laisser s'échouer sur le rivage, mais, quoi qu'il en soit, ils touchèrent terre et reprirent leur liberté non loin du fort de Cape Coast. Un soulèvement bien plus dramatique eut lieu vers la Côte-au-vent, en 1749. Les esclaves crochetèrent les verrous de leurs fers, ramassèrent de grosses bûches qui traînaient sur le pont et combattirent l'équipage. Après deux heures d'âpre combat, ils prirent l'avantage et parvinrent à obliger l'équipage à se retrancher dans la cabine du capitaine. Le lendemain, alors que les esclaves détruisaient les cloisons du gaillard d'arrière, cinq membres de l'équipage sautèrent par-dessus bord dans l'espoir de s'échapper, pour découvrir à leur grand dam que certains Africains avaient compris deux, trois choses à

propos du maniement des armes à feu. Ils moururent dans l'eau. Puis, les rebelles victorieux ordonnèrent aux marins de se rendre, menaçant de faire sauter la réserve de poudre s'ils s'obstinaient à se battre. Bientôt, le navire s'échoua sur la rive, et les vainqueurs commencèrent à le piller. Certains, alors, se rendirent à terre, non plus dans la nudité à laquelle ils étaient contraints sur le navire négrier, mais vêtus des habits des membres de l'équipage[71].

Parfois, l'insurrection s'achevait par la destruction mutuelle des deux partis combattants. C'est sans doute ce qui s'était passé à bord d'un « navire fantôme » découvert à la dérive dans l'Atlantique, par un autre vaisseau, en 1785. Un an plus tôt, la goélette négrière était partie de Newport, dans le Rhode Island, pour la côte africaine. Maintenant, elle n'avait plus de voiles ni d'équipage. Elle avait en revanche à son bord quinze Africains encore en vie, mais « très émaciés et dans une condition désastreuse ». Ceux qui les trouvèrent supposèrent qu'ils étaient « restés fort longtemps en mer ». Ils firent également l'hypothèse que les esclaves avaient dû se rebeller, qu'ils s'étaient « soulevés et avaient assassiné le capitaine et l'équipage », et que, pendant le soulèvement ou après, « de nombreux Noirs avaient dû mourir ». Peut-être qu'aucun des survivants ne savait naviguer et qu'ils étaient lentement morts de faim[72].

Enfin, et de loin le plus souvent, la révolte se soldait par un échec. Un échec qui entraînait toujours à sa suite des tortures, des tourments et de la terreur. Ceux qui avaient joué un rôle important dans l'insurrection servaient d'exemples aux autres. Selon les goûts et l'imagination échauffée du capitaine, ils étaient fouettés, piqués, coupés, incisés avec un rasoir, étirés, brisés, démembrés ou décapités. La guerre continuait à travers ces châtiments cruels, les insurgés refusant de moufter quand ils étaient fouettés et marchant avec calme vers leur mort. Les Coromantees étaient connus pour agir ainsi et pour n'avoir que mépris pour « les châtiments, et même pour la mort ». Parfois les membres des vaincus torturés étaient distribués

aux captifs restants, afin qu'ils se souviennent de ce qui arrivait à ceux qui osaient se soulever. L'histoire de chaque insurrection ratée prouve un peu plus que le navire négrier était une forteresse redoutablement bien organisée pour le contrôle des êtres humains. Tout était conçu pour qu'il soit extrêmement difficile pour les prisonniers de prendre le contrôle du navire et de faire voile vers leur liberté [73].

La principale cause des révoltes d'esclaves était l'esclavage lui-même. Cette idée est confirmée par les explications que les Africains donnèrent eux-mêmes aux motifs de leurs actions. Le marin James Towne, qui connaissait le principal idiome commercial de la Côte-au-vent « presque aussi bien que l'anglais », discuta avec les prisonniers et apprit leurs griefs. Quand un membre du Parlement lui demanda en 1791 s'il avait déjà été témoin d'une tentative de soulèvement des esclaves à bord d'un navire négrier, il répondit que oui, tel était le cas. Quand on lui demanda : « Avez-vous jamais enquêté sur les causes de ces insurrections ? », il répondit une nouvelle fois par l'affirmative. « Les raisons qui me furent données étaient : "Quel besoin avez-vous de faire de nous des esclaves, et de nous emmener loin de notre propre pays ? Nous avons des femmes et des enfants, et nous voulons rester avec eux." » Un certain nombre d'autres facteurs augmentaient la probabilité qu'éclate une insurrection, parmi lesquels on peut citer la proximité de la côte, la mauvaise santé de l'équipage ou encore son absence de vigilance. Un autre facteur rendait l'insurrection davantage probable : l'expérience de la guerre qu'avaient pu avoir précédemment les captifs sur le sol africain, des guerres qui étaient d'ailleurs causées par le développement des opérations négrières [74].

L'historien David Richardson a montré comment les insurrections à bord des navires négriers ont matériellement affecté la manière dont l'on conduisait la traite. En effet, elles occasionnaient des pertes, faisaient augmenter le coût général des voyages et décourageaient les investisseurs, comme le reconnaît la *Boston News-Letter* en 1731 : « Les soulèvements de

Nègres et les autres déceptions qui sont survenus au cours des derniers voyages là-bas [vers la Côte-de-l'Or] ont grandement réduit nos bénéfices commerciaux. » Richardson estime qu'au moins un vaisseau sur dix connaissait une insurrection, que le nombre moyen de morts par insurrection tournait autour de vingt-cinq personnes, et que, en tout, cent mille précieux captifs y perdirent la vie. Les insurrections engendraient également d'autres effets économiques (des coûts supérieurs, et une demande moindre) qui « réduisirent d'une manière significative les cargaisons d'esclaves » emmenées aux Amériques – d'un million pendant toute l'histoire de la traite, et de six cent mille pour la seule période allant de 1698 à 1807[75].

Les insurrections avaient également un effet sur le public lettré, car, des deux côtés de l'Atlantique, il ne se passait pas un jour sans que les journaux rapportent une autre sanglante révolte d'esclaves. En même temps que cette couverture médiatique, et parfois en son sein même, les opposants au commerce des esclaves tentaient de faire écho à ces luttes nées sur le pont inférieur, mettant en valeur la « résolution désespérée et l'incroyable héroïsme » des rebelles. Ils insistaient généralement sur le fait que les prisonniers ne se battaient que pour recouvrer leur « liberté perdue », pour faire respecter leur droit naturel. De plus, quand le débat public sur le commerce des esclaves s'enflamma en Grande-Bretagne et aux États-Unis après 1787, les abolitionnistes ne se lassaient pas de rappeler ces actes de résistance des esclaves pour miner les discours pro-esclavagistes qui vantaient la décence des conditions de vie et des traitements à bord des navires négriers. Si ces navires étaient bien ce que les capitaines et les marchands prétendaient, pourquoi un homme ou une femme iraient jusqu'à se laisser mourir de faim, jusqu'à se jeter par-dessus bord ou jusqu'à se battre sans aucun espoir de vaincre pour y réchapper ? Pourquoi préférer une mort probable au cours d'une rébellion sur le navire négrier[76] ?

Thomas Clarkson a décrit les « scènes d'un héroïsme brillant qui se répétaient dans les cales et les ponts des vaisseaux négriers ». Ces actes étaient si grands et si nobles que leurs « auteurs, par la grandeur de leurs actions, en arrivaient souvent à éclipser les héros célébrés de la Rome comme de la Grèce ». Il continuait ainsi :

> Mais combien sont différents les destins des uns et des autres. Les actions des premiers sont considérées comme autant de bassesses, et punies par la torture et la mort, tandis que les seconds reçurent en leur temps toutes les marques de la reconnaissance publique. Les actions des premiers, encore une fois, sont assidûment reléguées aux oubliettes, de manière que si possible nulle trace n'en reste, tandis que celles des seconds ont été tout aussi assidûment enregistrées comme autant d'exemples pour les temps futurs[77].

Clarkson avait bien sûr raison à propos de l'héroïsme, de la torture, de la mort, comme à propos de l'éternelle glorification de la Grèce et de la Rome antiques, mais il se trompait en revanche quant à l'héritage laissé par les rebelles. L'insurrection avait avant tout des effets sur les esclaves du navire, et ce en dépit de leurs divers degrés d'implication dans le projet insurrectionnel. Ces hommes et ces femmes qui refusèrent d'accepter l'esclavage furent les premiers combattants d'une lutte qui allait durer plusieurs siècles. Ils entrèrent comme des martyrs dans le folklore et la mémoire à long terme de tous ceux qui se retrouvaient sur le pont inférieur, sur le front de mer ou dans les plantations. Ces rebelles ne furent jamais oubliés, et la lutte continua[78].

Rentrer en Guinée

L'expérience de la mort, tout comme ce qui motivait les diverses formes de résistance, était intimement lié à une croyance spirituelle largement répandue en Afrique de l'Ouest. Du début du XVIII^e^ siècle jusqu'à l'abolition de l'esclavage, il semblerait que la plupart des captifs croyaient qu'à leur mort ils retourneraient dans leur pays natal. Cette foi leur permettait « d'aller vers leur destin avec une force d'âme et une indifférence qui n'appartenaient qu'à eux ». Cette croyance semble avoir été particulièrement répandue chez les peuples de la baie du Biafra, mais elle était également présente en Sénégambie, sur la Côte-au-vent et sur la Côte-de-l'Or. Parmi les individus d'origine africaine qui vivaient aux Antilles et en Amérique du Nord, les enterrements étaient souvent une occasion de réjouissance, et même d'extase mystique (« *rapture* »), car le défunt « rentrait en Guinée »[79].

Au début du XVIII^e^ siècle, un observateur anonyme fit cette remarque à propos de ceux qui mouraient à bord de son navire : « Leur opinion est que, quand ils meurent, ils retournent dans leur propre pays, si bien que certains d'entre eux refusent de manger leur pitance. Ils s'efforcent de dépérir, car ils considèrent que c'est là le moyen le plus rapide de retourner chez eux. » Une femme du Vieux-Calabar qui s'était laissée mourir de faim à bord d'un négrier dans les années 1760 expliqua aux autres captives la nuit précédant son décès qu'elle s'apprêtait à « rejoindre ses amis ». À la fin du XVIII^e^ siècle, Joseph Hawkins écrivait qu'après la mort, les Ibaus « croyaient retourner dans leur pays, pour y être à jamais libres de tout souci et de toute peine ». Les abolitionnistes étaient au courant de cette croyance dans la

transmigration des âmes, comme l'a expliqué Thomas Clarkson : « Les Africains partagent universellement l'opinion selon laquelle, dès l'instant où la mort les a libérés des mains de leurs oppresseurs, ils sont immédiatement renvoyés dans leurs plaines natales pour y exister à nouveau et y jouirent de la compagnie de leurs proches. Là, dans leur nouvelle existence, tout ne sera que luxe, calme et volupté ; et cette notion agit avec une telle puissance sur leurs esprits qu'elle les conduit régulièrement à l'extrémité horrible qui consiste à mettre un terme à leur vie. » Quand l'un d'eux mourait, les Africains disaient qu'« il était parti pour son pays heureux »[80].

Un Européen qui avait parlé avec plusieurs captifs à bord de son navire fit remarquer que, pour la majorité d'entre eux, cette croyance était « si grossière qu'elle leur permettait de vivre dans le même pays et avec les mêmes corps ». Certains croyaient même qu'ils reprendraient leur vie d'avant là où ils l'avaient laissée, et retourneraient vivre dans leur « vieille demeure ». D'autres (que l'observateur désigne comme des Africains « plus intelligents ») croyaient qu'ils retourneraient « vers une portion de ce vaste continent qu'ils n'avaient pu connaître de leur vivant ». Dans un « paradis africain », ils jouiraient des plaisirs et des joies de la vie sans souffrir aucune de ses peurs. Les esclaves musulmans qui étaient à bord du navire négrier partageaient cette croyance, et, pour la justifier, parlaient de la « loi […] qui était l'héritage de tous les véritables musulmans [“*musselmen*”] » ! Mais leurs opinions différaient en revanche sur la question de savoir qui aurait le privilège de les accompagner dans cet au-delà : « emmèneraient-ils avec eux leurs vieilles femmes », ou au contraire « des vierges aux yeux bleus » ? Selon l'homme qui a collecté ces récits, toute velléité d'incursion anthropologique était vouée à l'échec : « Leurs opinions sur ce sujet doivent toutefois être reconnues comme si obscures et si peu intelligibles qu'elles méritent à peine notre attention[81]. »

Les marchands d'esclaves et les capitaines étaient loin d'être du même avis. Ils accordaient une grande attention à cette croyance, ce que révèlent aussi bien leurs réflexions que leurs actions. Non seulement ils installaient des filets pour empêcher les tentatives de suicide et préparaient les accessoires nécessaires à l'alimentation forcée, mais ils avaient également recours à une forme de terreur sophistiquée. Puisque de nombreux Africains croyaient qu'ils reviendraient dans leur pays natal dans leur propre corps, les capitaines malmenaient les cadavres, afin, à titre préventif, de terroriser tous ceux qui leur jetaient un coup d'œil. Un jour, un capitaine fit réunir tous les esclaves sur le pont principal pour qu'ils voient tous le charpentier décapiter le premier esclave à avoir trouvé la mort. Puis, il fit jeter le cadavre par-dessus bord et leur annonça que, « s'ils étaient déterminés à revenir dans leur propre pays, ce serait sans leur tête ». Il réitéra ce rituel macabre à chaque mort qui suivit. Le capitaine William Snelgrave avait eu la même idée. Après avoir décapité un homme qui avait été exécuté pour avoir été le meneur d'une insurrection, il expliqua : « Cette dernière action a été accomplie afin que nos Nègres comprennent que tous ceux qui nous offensent seront traités de la même manière, car beaucoup de Noirs croient que, s'ils sont mis à mort mais ne sont pas démembrés, ils pourront retourner dans leur propre pays après avoir été balancés par-dessus bord. » Hugh Crow confesse également que cette croyance menait bien souvent à « l'anéantissement total du coupable ». À tous les rôles que jouait le capitaine de navire négrier dans l'économie capitaliste atlantique en plein essor, il nous faut en ajouter un autre : terroriste[82].

La volonté de « rentrer en Guinée » suggère également que le but d'une insurrection n'était pas toujours la capture du navire. Parfois, l'objectif était le suicide collectif, comme l'a expliqué Thomas Clarkson : les captifs, souvent, « décidaient de se soulever contre l'équipage en espérant par ce biais trouver enfin cette mort qu'ils avaient appelée de leurs vœux, et aussi, au passage, emporter avec eux la vie de plusieurs de leurs oppresseurs ». Si

l’on s’en tient à cet objectif, un bien plus grand nombre d’insurrections doivent être considérées comme des victoires du point de vue des insurgés. Avec la mort et le retour de leur esprit au pays, les insurgés déjouaient leur expropriation, leur asservissement et leur exil[83].

Former des liens

La violence de l'expropriation et de l'asservissement faisait exploser les structures de parenté qui avaient jusque-là ordonné les vies de presque tous ceux qui avaient été forcés de monter à bord du navire négrier. Si cette nouvelle situation était désorientante et profondément perturbante, les esclaves étaient loin de la vivre passivement. Ils faisaient tout ce qui était en leur pouvoir pour préserver ce qui avait pu survivre de ces liens de parenté, et, tout aussi importants, ils en construisaient de nouveaux, que ce soit à bord du navire ou avant, dans les convois, les « donjons d'esclaves » (« *slave-holes* »), les « *factories* » et les forteresses qui avaient jonché le chemin qui les avait amenés à bord du navire négrier. Olaudah Equiano développa de nouveaux liens avec ses « compatriotes », une expression qui pouvait aussi bien faire référence aux Igbos qu'à tous les Africains présents sur le navire. Ce que les anthropologues ont appelé les « parentés fictives » consistait en réalité ici en des séries de sociétés d'entraide miniatures perpétuellement recréées sur le pont inférieur des navires négriers. Ces nouveaux « parents » s'appelaient entre eux « compagnons de bord ».

La première chose à dire à propos de ces liens de parenté, c'est qu'ils étaient bien souvent « réels ». En effet, il n'était pas rare que se retrouvassent sur un même navire négrier les maris et les femmes, les parents et les enfants, les frères et les sœurs, les membres de la famille nucléaire ou élargie, comme l'ont fait remarquer un grand nombre d'observateurs. La chose était d'autant plus probable que le premier moyen d'asservissement en Afrique était le « *grand pillage** » de villages entiers, auxquels on mettait le feu au milieu de la nuit. Les maraudeurs ennemis

s'emparaient donc de familles, de clans et parfois même de communautés entières, les escortaient jusqu'à la côte, et les vendaient généralement en gros – et non au détail – comme « prisonniers de guerre ». Ainsi que l'a écrit John Thornton : « Il arrive qu'un navire négrier soit exclusivement rempli d'individus qui non seulement partagent une même culture, mais ont grandi ensemble[84]. »

Les familles se retrouvaient régulièrement à bord des *guineamen.* Un homme igbo, un *embrenché* « de la classe supérieur » (tout comme le père d'Equiano), rencontra sur le pont principal de son vaisseau une femme « à la couleur et au visage similaires » : sa sœur. Alors tous deux « restèrent immobiles, silencieux et émerveillés », se contemplèrent avec une immense affection et « se ruèrent dans les bras l'un de l'autre ». À bord d'un autre négrier, une jeune fille de quinze ans « extrêmement intelligente » découvrit trois mois après son arrivée à bord qu'une « jeune fille dotée de caractéristiques similaires » avait également été embarquée de force. C'était sa sœur, âgée de huit ans. « Très vite, elles s'embrassèrent et descendirent ensemble sur le pont inférieur ». Il arrivait très souvent sur les navires négriers que « des parents soient amenés à bord, comme des frères et des sœurs, des femmes et des maris, mais qu'ils soient arrivés à bord à des moments différents. Les frères, ainsi que les sœurs, mangeaient ensemble. Mais, comme les quartiers des hommes et des femmes étaient séparés, tous les liens de parenté ne pouvaient pas être également maintenus. La communication entre maris et femmes, par exemple, n'était rendue possible que « par l'entremise des jeunes garçons qui couraient d'un bout à l'autre du pont »[85].

Lentement, par des voies que les documents qui ont survécu ne nous permettent pas d'appréhender dans le détail, le langage de la parenté s'élargit, depuis la famille immédiate jusqu'aux individus avec qui l'on partageait ses repas, avec qui l'on travaillait, jusqu'aux amis, aux compatriotes, et, enfin, jusqu'à l'ensemble des habitants du pont inférieur.

Ce processus de création d'une parenté fictive n'était rendu possible que grâce à la nature accueillante de la plupart des cultures d'Afrique de l'Ouest, comme l'a expliqué John Matthews : les habitants de la Sierra Leone possédaient une extraordinaire « facilité à former de nouveaux liens ». Le capitaine James Bowen a décrit la manière dont se créaient ces liens entre les esclaves. Sur son navire, il existait « de nombreuses relations » entre les Africains. Il ne s'agissait pas, Bowen est clair sur ce point, de relations de parenté traditionnelles, mais bien plutôt de relations dont la formation était récente. C'étaient des personnes « qui s'étaient découvert un tel attachement l'une à l'autre qu'elles en étaient devenues inséparables, qu'elles partageaient leurs repas et dormaient sur la même planche pendant toute la durée du voyage ». En un mot, elles partageaient la violence, la terreur et les conditions de vie difficiles du pont inférieur du navire négrier aussi bien que la résistance, la communauté et la volonté de survivre. Elles construisaient « de nouveaux liens » : dorénavant, elles étaient compagnons de bord[86].

Le Dr. Thomas Winterbottom a expliqué l'immense importance de cette expression. Il avait été médecin dans les colonies de la Sierra Leone au début des années 1790, et avait observé la manière dont se constituait la parenté en Afrique, puis à bord du navire, et enfin au Nouveau Monde. Il remarqua qu'à partir d'un certain âge, « le titre de *pa*, ou de père, est accolé comme préfixe aux noms des hommes en gage de respect », et « le titre de *ma*, ou mère, est de la même manière ajouté avant le nom des femmes ». Cette pratique, écrit-il, « était également courante chez les esclaves des Antilles ». Puis le médecin tente d'expliquer la manière dont ce lien était créé à bord du navire : « Il est intéressant de remarquer que ces malheureux qui sont partis pour les Antilles sur le même vaisseau continuent même après leur arrivée à avoir les uns pour les autres une affection tendre et sincère. Pour eux, le terme de "compagnon de bord" est quasi équivalent à ceux de "frère" et "sœur", dans la mesure où, à bord, ils ont rarement

l'occasion de nouer des relations matrimoniales. » Ce phénomène valait pour l'ensemble des colonies atlantiques : dans les colonies hollandaises, ceux qui étaient venus à bord d'un même navire s'appelaient entre eux « *sibbi* » ou « *sippi* » ; au Brésil portugais, le mot pour cette parenté maritime était « *malungo* » ; en créole français caraïbe, c'était « *bâtiment** » ; et, de la Virginie à la Barbade et à la Jamaïque, et même au-delà, c'était « *ship-mate* » (« compagnon de bord »). Cette parenté s'étendait par la suite, quand ceux qui avaient navigué ensemble demandaient à leurs enfants d'appeler leurs compagnons de bord « oncle » et « tante ». Dissertant sur les changements survenus dans les relations sociales à bord de son propre navire pendant le Passage du Milieu, William Butterworth fait remarquer à quel point elles furent « profondément altérées en quelques semaines de navigation »[87].

Ces liens deviennent indubitables à la lumière de l'extrême anxiété et de la douleur qui saisissaient les « compagnons de bord » quand, à la fin de leur voyage, ils étaient vendus et séparés. Une partie de leur agitation provenait évidemment de leur peur de l'inconnu, de ce qui les attendait dans les plantations, mais elle trouvait également son origine dans le chagrin de perdre ce qui avait été construit à bord du navire dans l'angoisse et l'énergie du désespoir. Lors des auditions de la Chambre des communes sur le commerce des esclaves, entre 1788 et 1792, un membre du Parlement posa la même question au chirurgien Alexander Falconbridge et au marin Henry Ellison : « Avez-vous connu à bord de votre navire des esclaves excessivement bouleversés au moment de leur vente aux Antilles ? » Ils s'accordèrent tous deux sur le fait que, oui, « ils semblaient désolés d'être séparés les uns des autres ». Falconbridge avait été le témoin de quatre de ces ventes, et Ellison, qui avait plus d'expérience, en avait vu dix. À eux deux, ils avaient assisté à la vente de plus de quatre mille Africains. Ils ne parlaient pas seulement de la parenté formelle, qui n'aurait en fin de compte concerné qu'une petite minorité d'esclaves, mais généralisaient plutôt cette

parenté à l'ensemble des esclaves ayant voyagé sur un même navire. C'est cela qu'ils voulaient dire quand ils affirmaient qu'ils étaient « désolés d'être séparés les uns des autres »[88].

D'autres témoins approfondirent ces observations. Le Dr. Thomas Trotter a écrit que les esclaves de son navire « pleuraient leurs amis et montraient tous les signes de la plus grande affliction quand ils en étaient séparés ». Il ajoutait qu'« en cette occasion, certains maris et femmes étaient séparés », mais soulignait également que cette séparation concernait « bien d'autres relations correspondant à différents degrés de parenté » – en d'autres mots, elle concernait aussi bien la famille proche que la famille étendue, les habitants du même village, les compatriotes, et, enfin, les tout récents « compagnons de bord ». Lors d'une vente groupée (une vente « sauvage »), le capitaine Bowen essaya bien de garder ensemble ceux qui étaient liés « par la consanguinité ou l'affection », mais il n'y parvint pas. Dans « les cris et la plus grande consternation », accompagnés parfois d'évanouissements, ceux qui s'aimaient furent séparés, probablement pour ne plus jamais se revoir. Le capitaine évoquait une dernière vente, une dernière séparation : celle de trois jeunes filles « du même pays » dont le vaisseau était à l'ancre à Charleston, en Caroline du Sud, en 1804. L'une d'entre elles fut saisie d'une « angoisse des plus terribles » : elle « était dévastée par l'horreur et la consternation à l'idée d'être séparée de ses amies ». Alors, à leur tour, ses deux compagnes « la regardèrent avec mélancolie, et la jeune fille en fit de même. Enfin, elles se jetèrent dans les bras des unes et des autres, et, d'un coup, se lamentèrent de la manière la plus pitoyable. – Elles se tenaient ainsi, sanglotant, hurlant et se baignant mutuellement de leurs larmes ». Le cœur déchiré, l'une d'entre elles « ôta de son cou une amulette faite d'une rangée de perles, l'embrassa et en para son amie »[89].

Un autre aperçu de cette communauté en formation sur le navire nous est offert par le capitaine Thomas King, qui fit neuf voyages négriers

entre 1766 et 1780. Le capitaine King avait assisté à des scènes au cours desquelles, chez les esclaves, des « prêtres religieux » de certains groupes encourageaient les captifs à se rebeller. Ces guides spirituels persuadaient les autres « d'essayer de se révolter, avec l'espoir, en cas de réussite, de parvenir à guider le navire jusqu'à un rivage quelconque où ils pourraient former leur propre petite communauté ». Ici même, à bord du navire, une nouvelle communauté était en train de se former. Elle avait vu le jour quand les Adam et Ève africains étaient montés à bord pour la première fois, et perdurerait dans les communautés des plantations, dans celles des esclaves marrons, dans les communautés religieuses et dans les communautés urbaines. Sous la pression de la résistance, une merveilleuse alchimie transformait les chaînes de l'esclavage en de nouveaux liens communautaires. Le mystérieux navire négrier était devenu le lieu d'une résistance créative pour ceux qui découvraient maintenant qu'ils formaient le « peuple noir ». Au cœur de cette stupéfiante dialectique du pouvoir, la communauté de ceux qui souffraient et mouraient à bord du navire négrier donna naissance aux cultures africaines-américaines et panafricaines, des cultures rebelles, résistantes et porteuses d'un message de vie[90].

1. *An Account of the Life*, p. 22-24. Pour le voyage du *Loyal George*, voir *TSTD*, # 16490.
2. N.d.T. : Rangée de larges planches qu'on fixe horizontalement sur le sommet de l'œuvre morte – c'est-à-dire de la partie émergée – du navire.
3. William D. Piersen, « White Cannibals, Black Martyrs. Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide Among New Slaves », in *Journal of Negro History*, n° 62, 1977, p. 147-159.
4. Sidney W. Mintz et Richard Price, *The Birth of African-American Culture. An Anthropological Perspective*, Boston, Beacon Press, 1992 (1976) ; Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks. The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1998 ; Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery. A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2006.
5. Témoignage de George Millar, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 394 ; témoignage de William Littleton, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 299 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, Wigtown, Écosse, G.C. Book Publishers Ltd, 1996 (Hamilton, Écosse, William Naismith, 1867), p. 55 ; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, Londres, Frank Cass & Co., 1970 (Londres, 1735), p. 180.
6. *Three Years Adventures*, p. 84 ; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Production of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People : in a Series of Letters to a Friend in England*, Londres, B. White and Son, 1788, p. 151-152.
7. Témoignage de Thomas Poplett, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 26 ; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, *op. cit.*, p. 78 ; témoignage de Thomas King, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 333 ; capitaine William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, Frank Cass & Co., 1971 (Londres, 1734), p. 171-172 ; *Three Years Adventures*, p. 95-96 et 125 ; témoignage de James Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 34. Voir également Alan J. Rice, *Radical Narratives of the Black Atlantic*, Londres, Continuum, 2003, p. 120-146.
8. William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 163 ; témoignage de James Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 34.
9. Révérend John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, Londres, Hamilton, Adams & Co., 1827, p. 20-24 ; témoignage d'Ecroyde Claxton, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 34. Le marchand d'esclaves John Fountain témoigna en 1789 que « cela dépend du pays dont ils viennent. – Il n'est point besoin de mettre les Duncoes dans les fers – et ils fournissent un grand nombre de nos esclaves – tandis qu'il convient de toujours mettre les Fantis dans les fers –

pour les Ashantis et les autres peuples, tout dépend de la nécessité et de la gravité de l'infraction commise ». Voir *HCSP*, vol. 69, p. 269.

10. Roderick Terry, « Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade », Newport Historical Society, *Bulletin*, n° 62, 1927, p. 23.
11. « Medical Log of the Slaver the "Lord Stanley" », 1792, par Christopher Bowes, MS. 129.d.27, Royal College of Surgeon, Londres. Sur la réduction des corps à des chiffres, voir Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery. A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, *op. cit.*, p. 178.
12. Journal du navire *Mary*, 1795-1796, in Donnan III, p. 375. Voir également *Three Years Adventures*, p. 39 ; *Memoirs of Crow*, p. 38 et 40 ; témoignage de James Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 45 ; témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 294.
13. *Boston Weekly News-Letter*, 1er septembre 1737 ; *Boston Gazette*, 22 novembre 1762 ; Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796 and 1797*, édité par Kate Ferguson Marsters, Durham et Londres, Duke University Press, 2000 (1799), p. 305.
14. N.d.T. : Un gabier est un matelot spécialisé dans les voiles.
15. *Pennsylvania Gazette*, 30 juillet 1741, *Royal Georgia Gazette*, 14 juin 1781 ; témoignage de Peter Whitfield Branker, in *HLSP*, vol. 3, p. 190. Voir également le témoignage des capitaines Richard Pearson et John Olderman, *ibid.*, p. 121 et 151. Pour d'autres cas d'esclaves se battant contre des corsaires, voir *Boston Weekly News-Letter*, 31 juillet 1760 ; *Massachussetts Spy. Or, the Worcester Gazette*, 4 avril 1798 ; *Commercial Advertiser*, 19 juillet 1805 ; *Amercian Mercury*, 2 octobre 1806 ; témoignage de James Penny, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 117 ; *Memoirs of Crow*, p. 102.
16. *Enquirer*, 26 septembre 1804 ; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on Board the* Thetis Snow *of Bristol ; On a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua*, Londres, « imprimé par le SOUFFRANT pour son propre bénéfice, et par personne d'autre », 1775 (1760), p. 20 ; témoignage de John Olderman, in *HLSP*, vol. 3, p. 150 ; du capitaine James Penny à Miles Barber, 24 juillet 1784, *Baillie v. Hartley*, « exhibits regarding the Slave Ship *Comte du Nord* and Slave Trade ; schedule, correspondence, accounts », E 219/377, NA ; *Newport Mercury*, 18 novembre 1765.
17. « Barque *Eliza's* Journal, Robert Hall, Commander, from Liverpool to Cruize 31 Days & then to Africa & to Demarary ; mounts 14 Nine & Six Pounders, with 31 Men & boys », Royal African Company Records, T70/1220, NA ; témoignage de Peter Whitfield Branker, in *HLSP*, vol. 2, p. 119 ; témoignage de John Ashley Hall, in *HCSP*, vol. 72, p. 233 et 273.
18. Témoignage d'Alexander Falconbridge, in *HCSP*, vol. 72, p. 303 ; témoignage de James Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 28.
19. *Three Years Adventures*, p. 116-117 ; témoignage de John Ashley Hall, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 230.
20. Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, p. 26.

21. Témoignage de James Bowen, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 125 ; témoignage de John Knox, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 158.
22. Capitaine John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800 ; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo ; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, New York, Johnson Reprint Corporation, 1970 (Londres, 1823), p. 9.
23. « Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, & c. » (1714-1729), Add. Ms. 39946, ff. 9-10, BL ; Bruce Mouser (dir.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica. The Log of the* Sandown*, 1793-1794*, Bloomington, Indiana University Press, 2002, p. 103 ; « The Slave Trade at Calabar, 1700-1705 », in Donnan II, p. 15 ; « Information of James Towne », in *Substance*, p. 236.
24. Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, *op. cit.*, p. 28 ; interrogatoire de Rice Harris (1733), HCA 1/56, ff. 73-74 ; témoignage de James Arnold, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 126.
25. T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum. In which is laid down, The Method of curing such Diseases as usually happen Abroad, especially on the Coast of Guinea : with the best way of treating Negroes, both in Health and in Sickness. Written for the Use of Young Sea Surgeon*, Londres, 1729, p. 129-132 ; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, *op. cit.*, p. 60 ; témoignage de Thomas Trotter, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 84-85. Les nombreuses significations que pouvait recouvrir la mort dans l'Atlantique sont magnifiquement explorées dans Vincent Brown, *The Reaper's Garden. Death and Power in the World of Atlantic Slavery*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2010. Pour une excellente contextualisation, voir Kenneth. F. Kiple, *The Caribbean Slave. A Biological History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, p. 1-75. On pourra également trouver un résumé fort utile de l'ensemble des recherches menées sur la mortalité dans la traite des esclaves dans Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p. 130-142.
26. Témoignage de James Fraser, 1790, in *HCSP*, vol. 71, p. 58 ; Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, *op. cit.*, p. 32 ; témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 303.
27. « Extracts of such Journals of the Surgeons employed in Ships trading to the Coast of Africa, since the first of August 1788, as have been transmitted to the Custom House in London, and which relate to the State of the Slaves during the Time they were on Board the Ships », Slave Trade Papers, 3 mai 1792, HL/PO/JO/10/7/920 ; « Log-books, etc. of slave ships, 1791-1797 », Main Papers, 17-19 juin 1799, HL/PO/JO/10/7/104 ; « Certificates of Slaves Taken Aboard Ships », 1794, HL/PO/JO/10/7/982, tous dans HLRO. Il convient de souligner que tous les chirurgiens ne consignaient pas les causes de décès ; par conséquent, ces archives contiennent bien plus que les 86 journaux de bord analysés ici. Certains de ces journaux (mais pas tous) forment le socle empirique d'une étude de Richard H. Steckel et Richard A. Jensen, « New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade », in *Journal of Economic History*, n° 46, 1896, p. 57-77.
28. Thomas Trotter, *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease ; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice*, Londres, 1785, et

Philadelphie, 1793, p. 14 ; du capitaine James Penny à Miles Barber, 1er juillet 1784, *Baillie v. Hartley*, E 219/377, NA ; le cas du *Mermaid*, 10 juillet 1790, in Donnan III, p. 51-52 ; J. Philmore, *Two Dialogues on the Man-Trade*, Londres, 1760, p. 34-35 ; Zachary B. Friedenberg, *Medicine Under Sail*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 2002. Pour un journal médical dans lequel un chirurgien, Christopher Bowes, tente de soigner les esclaves malades à bord du *Lord Stanley* en 1792, voir « Medical Log of the Slaver "Lord Stanley", 1792 ». Bowes traita 33 personnes : 24 hommes, 3 garçons (« *man-boys* »), 3 femmes et 3 jeunes filles, contre une foule de maladies – la diarrhée, le tremblement, la dysenterie, la fièvre, les douleurs (aux intestins, à la poitrine, aux genoux, aux chevilles, à la tête). Sur ces 33 personnes, 16 moururent, 3 sur la côte et 13 au cours du Passage du Milieu. Il y avait 392 esclaves à bord. Ce navire eut donc un taux de mortalité relativement faible, de juste un peu plus de 4 %. Voir *TSTD*, # 82365.

29. « Anonymous Account », Add. Ms. 59777B, f. 39v ; Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer : A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, édité par Eveline Martin, Boston, Houghton Mifflin, 1930, p. 90 ; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them*, Londres, Frank Cass & Co., 1969 (Londres, 1803), vol. 1, p. 236. Voir également John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, *op. cit.*, p. 79 et 101 ; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Production of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People : in a Series of Letters to a Friend in England*, *op. cit.*, p. 123 ; Philip Curtin, « Epidemiology and the Slave Trade », in *Political Science Quaterly*, n° 83, 1968, p. 190-216 ; Kenneth Kiple et Brian Higgins, « Mortality Caused by Deshydration during the Middle Passage », in Joseph Inikori et Stanley Engerman (dir.), *The Atlantic Slave Trade : Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*, Durham, N.C., Duke University Press, 1992, p. 322-331 ; Richard B. Sheridan, « The Guinea Surgeons on the Middle Passage : The Provision of Medical Services in the British Slave Trade », in *International Journal of African Historical Studies*, n° 14, 1981, p. 601-625 ; Sharla Fett, *Working Cures : Healing, Health, and Power on Southern Slave Plantations*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2002.

30. « Richard Simsons Voyage to the Straits of Magellan & S. Seas in the Year 1689 », Sloane 86, BL, f. 57 ; William Smith, *A New Voyage to Guinea : Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants*, Londres, Frank Cass & Co., 1967 (1744), p. 28 ; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 187-188 ; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, *op. cit.*, p. 72. John Adams utilise également l'analogie de la tour de Babel quand il débat de la grande variété des langues ouest-africaines. Voir John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800*, *op. cit.*, p. 64. Voir également John Thornton, *Africa*

and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 (1992), p. 19-20 et 183-205.

31. William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 177-180 ; témoignage d'Ecroyde Claxton, in *HCSP*, vol. 82, p. 36 ; témoignage de James Fraser, in *HCSP*, vol. 71, p. 13 ; témoignage d'Alexander Falconbridge, in *HCSP*, vol. 69, p. 48.
32. [Thomas Thompson], *Memoirs of an English Missionary to the Coast of Guinea*, Londres, 1788, p. 28-29.
33. Témoignage de James Rigby, 1799, in *HSLP*, vol. 3, p. 88 ; [Thomas Thompson], *Memoirs of an English Missionary to the Coast of Guinea*, *op. cit.*, p. 28-29 ; témoignage de William McIntosh, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 194 ; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them*, *op. cit.*, vol. 1, p. 11 ; John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, *op. cit.*, chap. VII ; voir également Okon Edet Uya, « The Middle Passage and Personality Change Among Diaspora Africans », in Joseph E. Harris (dir.), *Global Dimensions of the African Diaspora*, Washington, D.C., Howard University Press, 1993 (2de édition), p. 87.
34. Alexander Falconbridge, in *HCSP*, vol. 72, p. 294 ; Peter Linebaugh, « All the Atlantic Mountains Shook », in *Labour/Le Travail*, n° 10, p. 1982, p. 87-121.
35. . N.d.T. : Les historiens Théophile Obenga et Didier Moe Loembe ont récemment avancé qu'Ésope était en réalité un esclave nubien noir.
36. N.d.T. : « *Bush-fighting* ». Ce terme est de nos jours traduit par « guérilla ». Toutefois, non seulement cette traduction serait anachronique, mais il s'agit bien ici de maraudeurs cachés dans des fourrés.
37. Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century*, *op. cit.*, p. 78 ; *Three Years Adventures*, p. 136. Voir également le témoignage de John Olderman, in *HLSP*, vol. 3, p. 175 ; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Production of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People : in a Series of Letters to a Friend in England*, *op. cit.*, p. 99 ; témoignage de Thomas Trotter, in *HCSP*, vol. 73, p. 84.
38. *Three Years Adventures*, p. 111-112, 120 et 93-94.
39. Témoignage de Robert Norris, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 7.
40. Entretien avec Mr. Janverin, in *Substance*, p. 249.
41. Témoignage de James Arnold, in *HCSP*, vol. 69, p. 126 ; témoignage d'Ecroyde Claxton, in *HCSP*, vol. 82, p. 36.
42. William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, introduction ; *Three Years Adventures*, p. 131-132 ; témoignage de Robert Heatley, in *HCSP*, vol. 69, p. 123.
43. John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, *op. cit.*, p. 58-59 ; Thomas Clarkson au comte de Mirabeau, 8 novembre 1789, ff. 1-2, Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino, Californie. Voir également Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*

on the Coast of Africa, *op. cit.*, p. 30 ; témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 307 ; témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 376 ; témoignage de James Towne, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 22 ; témoignage d'Ecroyde Claxton, in *HCSP*, vol. 82, p. 36.

44. Témoignage de David Henderson, 1789, in *HCSP*, vol. 69, p. 139 ; témoignage de James Arnold, in *HCSP*, vol. 69, p. 127.
45. Antonio T. Bly, « Crossing the Lake of Fire : Slave Resistance During the Middle Passage, 1720-1842 », in *Journal of Negro History*, n° 83, 1998, p. 178-186 ; Richard Rathbone, « Resistance to Enslavement in West Africa », in Serge Daget (dir.), *De la traite à l'esclavage : actes du colloque international sur la traite des Noirs*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 173-184.
46. John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details*, *op. cit.*, p. 52 ; témoignage de James Morley, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 160-161.
47. Témoignage d'Isaac Parker, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 124-125 et 130 ; *TSTD*, # 91135.
48. N.d.T. : Cour présidée par l'amiral de la flotte britannique. Fondée en 1360, au départ pour juger des affaires de pirates, de prises et de discipline, sa compétence s'étendit progressivement à tout ce qui concernait la mer. En 1875, elle fusionna comme les autres juridictions suprêmes avec la High Court of Justice d'Angleterre.
49. *Edward Fentiman v. James Kettle* (1730), HCA 24/136 ; *TSTD*, # 76618. Pour d'autres preuves que les esclaves entamaient régulièrement des grèves de la faim quand ils étaient trop maltraités, voir le témoignage de James Towne, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 21. Pour un cas dans lequel les captifs décidèrent – et avec succès – d'entamer une grève de la faim en soutien à un interprète africain maltraité à bord du navire, voir « The Deposition of John Dawson, Mate of the Snow *Rainbow* », 1758, in Donnan IV, p. 371-372.
50. T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum*, *op. cit.*, p. 128. Pour un autre jugement selon lequel la violence était impuissante à briser la volonté des esclaves, voir l'entretien avec Janverin, in *Substance*, p. 249.
51. William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 190 ; « Anecdote IX » (auteur inconnu), in *Substance*, p. 315-316 ; *Jones v. Small*, rapport judiciaire, dans le *Times* du 1er juillet 1785.
52. « Voyage to Guinea », Add. Ms. 39946, f. 8 (*TSTD*, # 75489) ; *Memoirs of Crow*, p. 44 ; James Hogg à Humphry Morice, 6 mars 1732, Humphry Morice Papers, Bank of England Archives, Londres.
53. *Connecticut Journal*, 2 février 1786 ; témoignage d'Alexander Falconbridge, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 307-308 ; « Extract from a Letter on Board the *Prince of Orange* », 7 avril 1737, *Boston News-Letter*, 15 septembre 1737.
54. Témoignage d'Isaac Wilson, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 281 ; témoignage d'Ecroyde Claxton, in *HCSP*, vol. 82, p. 35-36 ; *Pennsylvania Gazette*, 21 mai 1788 (l'article est de Gandy, mais n'est pas identifié comme tel). Clarkson répète son histoire dans une lettre à Mirabeau du 9 décembre 1789, Papers of Clarkson, Huntington Library, San Marino, Californie. Sur le *Zong*, voir Granville Sharp au lord *Commissioner* de l'Amirauté, Londres, 2 juillet 1783, « Documents Related to the Case of the *Zong* of 1783 », Manuscripts Department, REC/19, f. 96, NMM.

55. Témoignage d'Isaac Wilson et d'Alexander Falconbridge, tous deux in *HCSP*, vol. 72, p. 179 et 300 ; Log of the Brig *Ranger*, Captain John Corran, Master 1789-1790, 387 MD 56, LRO ; [John Wells], « Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802 », Add. Ms. 3,871, f. 15, Cambridge University Library ; témoignage de Mr. Thompson, in *Substance*, p. 207.
56. Extrait d'une lettre envoyée à Mr. Thomas Gatherer, Lombard Street, depuis Fort-James, fleuve Gambie, en date du 12 avril 1773, in *Newport Mercury*, 27 décembre 1773 ; *Independent Journal*, 29 avril 1786. Pour un cas d'explosion similaire à bord d'un navire négrier français, voir le *Newport Mercury* du 3 mars 1792. Pour d'autres cas de suicides de masse après l'échec d'une insurrection, voir le *Newport Mercury* du 25 novembre 1765 et le *Connecticut Journal* du 1er janvier 1768 ; ainsi que « The Log of the *Unity*, 1769-1771 », Earle Family Papers, D/EARLE/1/4, MMM ; ou encore le *Providence Gazette ; and Country Journal* du 10 septembre 1791.
57. Voir la citation de la note 27.
58. N.d.T. : William Murray, 1er comte de Mansfield (1705-1793), fut l'un des grands réformateurs de la loi anglaise, et plus spécifiquement, il fut reconnu comme le « fondateur du droit du commerce dans ce pays ». La jurisprudence dont parle ici Marcus Rediker fait référence au procès *Jones v. Small* (parfois appelé *Jones v. Schmoll*). Voir le *Times* de Londres du 1er juillet 1785.
59. Pour la décision de la cour, voir *Jones v. Small*, rapport judiciaire, le *Times* de Londres du 1er juillet 1785. Tout comme les autres formes de résistance, l'information selon laquelle certains esclaves se jetaient par-dessus bord circula dans tout l'Atlantique pour revenir à la métropole, où plusieurs poètes entreprirent d'immortaliser ces hommes qui choisirent la mort plutôt qu'une abjecte servitude. Un célèbre poème abolitionniste, « The Negroe's Complaint », écrit à deux mains, et anonymement, par les patriciens de Liverpool William Roscoe et le Dr. James Currie, dit de l'Africain Maratan : « Demain, l'homme blanc, en vain, / Essaiera de faire de moi son esclave ! / Je plongerai dans le grand bain / Pour rejoindre le royaume des braves » (« *Tomorrow the white-man in vain / Shall proudly account me his slave ! / My shackles, I plunge in the main – / And rush to the realms of the brave* »). Voir Dr. James Currie à l'amiral sir Graham Moore, 16 mars 1788, 920 CUR 106, Papers of Dr. James Currie, LRO. À l'origine, le poème fut publié dans le *World*, avant d'être republié un peu plus tard aux États-Unis. Voir le *Federal Gazette, and Philadelphia Evening Post* du 8 avril 1790. La même vanité apparaît dans William Roscoe, *The Wrongs of Africa*, Londres, 1788. Voir James G. Basker, *Amazing Grace : An Anthology of Poems About Slavery, 1660-1810*, New Haven, Conn., Yale University Press, 2002.
60. Témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 373. Il existe un article classique de Lorenzo Greene sur ce sujet, « Mutiny on the Slave Ships », in *Phylon*, n° 5, 1944, p. 346-354. Voir également l'excellent ouvrage d'Eric Robert Taylor, *If We Must Die : Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 2006.
61. Témoignage de James Arnold, in *HCSP*, vol. 69, p. 136. William Snelgrave (*A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 167) fut surpris d'apprendre que seulement vingt hommes avaient réussi à mener une insurrection avec

succès à bord de l'*Eagle Galley* en 1704. En réalité, le nombre d'insurgés était parfois même plus petit. Il arrivait également que les rebelles se trompent dans leurs prévisions, et que les autres esclaves ne se joignent pas à eux une fois la révolte déclarée.

62. Le *Times* du 1er juillet 1785 ; « Log of the *Unity* », Earle Family Papers, D/EARLE/1/4 ; *Connecticut Journal*, 2 février 1786 ; témoignage de Robert Hume, 1799, in *HLSP*, vol. 3, p. 110 ; témoignage de Thomas Trotter, in *HCSP*, vol. 73, p. 87 ; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, *op. cit.*, p. 72-73 ; pour les garçons, voir les extraits de la lettre à Thomas Gatherer du 12 avril 1773 reproduits dans le *Newport Mercury* du 27 décembre 1773. Voir également Okon Edet Uya, « The Middle Passage and Personality Change Among Diaspora Africans », art. cit., p. 91.
63. *Three Years Adventures*, p. 96 ; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 77 ; témoignage de John Fountain, in *HCSP*, vol. 68, p. 273 ; John Thornton, *Warfare in Atlantic Africa, 1500-1800*, Londres, Routledge, 1999, p. 140.
64. *Pennsylvania Gazette*, 16 mai 1754. Pour d'autres cas dans lesquels les esclaves se servirent d'armes européennes au cours d'une insurrection, voir le lieutenant-gouverneur Thomas Handasyd au Bureau du commerce et des plantations, de la Jamaïque, 5 octobre 1703, in Donnan II, p. 4 ; *Boston News-Letter*, 6 mai 1731 (ainsi que *Boston Gazette*, 26 avril 1731) ; *Bath Journal*, 18 décembre 1749 ; *Boston Gazette*, 4 octobre 1756 ; *Pennsylvania Gazette*, 31 mai 1764 ; *New London Gazette*, 18 décembre 1772 ; *Newport Mercury*, 27 décembre 1773 ; William Fairfield à Rebecca Fairfield, Cayenne, 23 avril 1789, in Donnan III, p. 83 ; *Providence Gazette ; and Country Journal*, 10 septembre 1791 ; *Massachusetts Spy : Or, the Worcester Gazette*, 4 avril 1798 ; *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser*, 30 juillet 1800 ; *Newburyport Herald*, 22 mars 1808. Inikori estime qu'entre 150 000 et 200 000 armes à feu étaient importées chaque année en Afrique de l'Ouest entre 1750 et 1807, tandis que Richards, lui, fixe ce chiffre entre 283 000 et 394 000.Voir J. E. Inikori, « The Import of Firearms into West Africa 1750-1807 : A Quantitative Analysis », in *Journal of African History*, n° 18, 1977, p. 348, ainsi que W. A. Richards, « The Import of Firearms into West Africa in the Eighteenth Century », in *Journal of African History*, n° 21, 1980, p. 43-44.
65. William Smith, *A New Voyage to Guinea*, *op. cit.*, p. 28. Sur les Coromantees, voir Thomas Trotter, *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease ; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice*, *op. cit.*, p. 23 ; Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, *op. cit.*, p. 70. Voir également William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 168-169 et 177-178. Sur les Ibibios, voir *Memoirs of Crow*, p. 98-99 et 200-201. David Richardson a suggéré que les captifs originaires de la Sénégambie (ainsi que de la Sierra Leone et de la Côte-au-vent) étaient les plus enclins à la rébellion, suivis de près par ceux qui venaient de la Côte-de-l'Or. Voir son « Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade », in *William and Mary Quaterly*, 3e série, n° 58, 2001, p. 76-77.
66. *Felix Farley's Bristol Journal*, 24 mars 1753.

67. Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery : A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, *op. cit.*, p. 123.
68. *Newburyport Herald*, 4 décembre 1801.
69. *Boston Post Boy*, 13 août 1750.
70. *Pennsylvania Gazette*, 9 novembre 1732 ; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, *op. cit.*, p. 175-176 ; voir également *Three Years Adventures*, p. 103.
71. *Boston News-Letter*, 18 septembre 1729 ; *TSTD*, # 77058 ; *Bath Journal*, 18 décembre 1749 ; *TSTD*, # 90233.
72. *American Mercury*, 31 janvier 1785.
73. Témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 375 ; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 167 et 173 ; « Anecdote I » (auteur inconnu), in *Substance*, p. 311 ; témoignage de James Arnold, in *HCSP*, vol. 69, p. 134.
74. Témoignage de James Towne, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 21 ; David Richardson, « Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade », art. cit., p. 82-90.
75. *Boston News-Letter*, 9 septembre 1731 ; David Richardson, « Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade », art. cit., p. 74-75.
76. Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species, particularly The African, translated from a Latin Dissertation, which was honoured with the First Prize in the University of Cambridge for the Year 1785, with Additions*, Miami, Fla., Mnemosyne Publishing Co., 1969 (Londres, 1786), p. 88-89.
77. *Newburyport Herald*, 4 décembre 1801 ; Clarkson à Mirabeau, 9 décembre 1789, ff. 1-2, Papers of Clarkson, Huntington Library, San Marino, Californie.
78. William D. Piersen, « White Cannibals, Black Martyrs : Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide Among New Slaves », art. cit., p. 147-159.
79. « Anonymous Account », Add. Ms. 59777B, ff. 40-41v ; témoignage de John Douglas, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 125 ; Michael Mullin, *Africa in America : Slave Acculturation and Resistance in the American South and British Carribean, 1736-1831*, Urbana et Chicago, University of Illinois Press, 1992, p. 66-69 ; Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery : A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, *op. cit.*, p. 147. Voir également à ce sujet les intéressantes observations d'Elisabeth Isichei dans « Transformations : Enslavement and the Middle Passage in African American Memory », dans son livre *Voices of the Poor in Africa*, Rochester, N.Y., University of Rochester Press, 2002, p. 77-85.
80. « Voyage to Guinea », Add. Ms. 39946, ff. 9-10 ; témoignage de George Millar, in *HCSP*, vol. 73, p. 394 ; Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into the Interior of that Country ; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, particulars concerning the Slave Trade*, Troy, New York, Luther Pratt, 2de édition, p. 108 ; Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species*, *op. cit.*, p. 143-144. Pour d'autres références à cette croyance, voir le *Times* du 2 février 1790 ; ainsi que John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies ; In His Majesty's Ship the* Swallow and Weysmouth, *op. cit.*, p. 175-176.

81. « Anonymous Account », Add. Ms. 59777B, ff. 40-41v.
82. Témoignage d'Ecroyde Claxton, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 35 ; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 183-184 ; *Memoirs of Crow*, p. 26. Snelgrave précisait que ni l'homme qui avait été exécuté, ni aucun des autres Coromantees (originaires de la Côte-de-l'Or) ne croyait en un retour après la mort, mais que « de nombreux autres esclaves à bord partageaient en revanche cette opinion ».
83. Clarkson à Mirabeau, 9 décembre 1789, f. 1, Papers of Clarkson, Huntington Library, San Marino, Californie.
84. John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, *op. cit*., p. 195.
85. *Three Years Adventures*, p. 80-82 ; témoignage de William James, in *HCSP*, vol. 69, p. 49 ; témoignage d'Isaac Wilson, in *HCSP*, vol. 72, p. 281-282 ; témoignage de James Arnold, in *HCSP*, vol. 69, p. 50 et 137-138 ; témoignage de Thomas Trotter, in *HCSP*, vol. 73, p. 97 et 99-100. Pour le cas d'une femme qui, débarquant du navire, trouva son mari, duquel elle avait été séparée deux ans auparavant, voir le *Sun* du 18 novembre 1805.
86. John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Production of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People : in a Series of Letters to a Friend in England*, *op. cit.*, p. 153 ; entretien avec James Bowen, in *Substance*, p. 230. Il convient de souligner le commentaire de John Thornton sur la capacité culturelle de tous les ressortissants d'Afrique de l'Ouest à incorporer les « étrangers » (*Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, *op. cit*., p. 218).
87. Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them*, *op. cit.*, vol. 1, p. 212 ; *Three Years Adventures*, p. 126. Winterbottom rapporte également l'histoire d'un ami qui, à la Jamaïque, rencontra un Africain qui, rentrant tard le soir chez lui, « portait une boîte sur sa tête ». À l'intérieur de cette boîte se trouvait « le cœur d'un "compagnon de bord", qu'il emportait dans une maison située à quelques kilomètres de là, et où vivaient un certain nombre d'amis du défunt, afin de pouvoir le *pleurer*. Il me dit qu'il avait déjà pleuré sur le corps de son ami la nuit précédente, avant qu'il ne soit mis en terre, et que maintenant il désirait rejoindre ses amis, qui vivaient loin, afin de refaire la même cérémonie » (p. 212-213). Voir également Okon Edet Uya, « The Middle Passage and Personality Change Among Diaspora Africans », art. cit., p. 93. J'aimerais ici remercier mes collègues Jerome Branche et Shelome Gooden pour les précieuses discussions que nous avons eues à ce sujet.
88. Témoignage d'Alexander Falconbridge, in *HCSP*, vol. 72, p. 308 ; témoignage de Henry Ellison, in *HCSP*, vol. 73, p. 381.
89. Témoignage de Thomas Trotter, in *HCSP*, vol. 73, p. 88 ; entretien avec James Bowen, in *Substance*, p. 230 ; « Extract of a letter from Charleston to the Editor of the Repertory, dated March 8th », in *Massachusetts Spy, or Worcester Gazette*, 4 avril 1804. L'auteur pensait à l'origine que les trois jeunes filles étaient sœurs, mais décida finalement qu'elles n'étaient qu'« amies ».
90. Témoignage de Thomas King, 1789, in *HCSP*, vol. 68, p. 333 ; témoignage de James Arnold, in *HCSP*, vol. 69, p. 50. Pour des cas d'« Adam et Ève », voir Bruce Mouser (dir.),

A Slaving Voyage to Africa and Jamaica : The Log of the Sandown*, 1793-1794*, *op. cit.*, p. 64 ; *An Account of the Life*, p. 29. Voir également Doudou Diene (dir.), *From Chains to Bond : The Slave Trade Revisited*, Oxford, Berghahn, 2001.

CHAPITRE X

Le long voyage du *Brooks*

À la fin des années 1780, des milliers et des milliers de navires négriers avaient traversé l'Atlantique, livré des millions de captifs dans les plantations du Nouveau Monde et contribué à créer une nouvelle économie capitaliste atlantique extrêmement dynamique. Soudain, en 1788-1789, ils furent tous rappelés à la maison par les abolitionnistes, si l'on peut dire, qui s'étaient rendu compte que ce qui se passait sur ces navires était moralement indéfendable et que cette violence devait être portée à la connaissance des ports de Londres, de Liverpool et de Bristol en Angleterre, ainsi qu'à celle des ports de Boston, de Philadelphie et de New York aux États-Unis. Les opposants au commerce des esclaves entamèrent alors une campagne intensive afin que le lectorat métropolitain puisse pleinement saisir la réalité des navires négriers. Ils essayèrent d'amener ces vaisseaux, qui, trop longtemps, avaient opéré au-delà des limites de la société civile, sous le regard de l'examen public, et, espéraient-ils, sous un nouveau contrôle politique[1].

Les abolitionnistes essayaient de donner à voir la réalité du navire négrier de diverses manières – par exemple grâce à des pamphlets, des discours, des conférences ou des poèmes –, mais, sans conteste, le plus efficace de ces moyens restait la représentation visuelle des navires négriers. Les abolitionnistes produisirent des images qui allaient devenir l'un des instruments de propagande les plus efficaces qu'un mouvement social ait jamais inventés. La plus connue de ces représentations, à l'époque

comme aujourd'hui, était celle du navire négrier *Brooks*, à l'origine gravée et publiée en novembre 1788 par William Elford et la branche de Plymouth de la Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade. L'année suivante, cette image fut republiée de nombreuses fois des deux côtés de l'Atlantique, et, au XVIII^e^ et au XIX^e^ siècle, en vint effectivement à symboliser aussi bien les cruautés de la traite atlantique que les divers combats qui furent menés contre elle. Dans son histoire du mouvement abolitionniste, Thomas Clarkson explique que cette image « provoquait une impression d'horreur immédiate sur quiconque y jetait les yeux ». Ceux qui la contemplaient « se faisaient d'un coup une bien meilleure idée – qu'il n'aurait pu avoir autrement – des horreurs du transport [des Africains], et, ainsi, elle contribua grandement à rendre le grand public favorable à notre cause »[2].

La création de l'image du *Brooks* faisait partie d'une stratégie plus générale visant à éduquer, choquer et mobiliser les individus en Angleterre et en Amérique, et en fait partout où le commerce des esclaves existait. Thomas Cooper, un abolitionniste radical de Manchester, explicitait cette démarche en 1787 : « Tous les hommes condamnent la traite en général ; mais il nous faut exhiber des cas particuliers illustrant le caractère abject de ce commerce pour persuader ceux qui sont favorables à la cause de devenir actifs à ce sujet. » La connaissance du commerce des esclaves devait par conséquent être concrète, matérielle et humaine si l'on voulait construire un véritable mouvement. Les horreurs de la traite ne devaient pas être exagérées. Cette connaissance devait être « un récit des malheurs qui ne peut pas et ne doit pas être exagéré ; des malheurs qui concernent des millions de nos semblables » ; des malheurs qui étaient « autorisés et augmentés – au lieu d'être réduits – par des lois, des lois promulguées et renforcées par la seule force de l'avarice et de l'oppression ». « Seule une détresse *particulière* – et la description des circonstances qui lui ont donné naissance – peut exciter la compassion » et persuader les individus d'agir.

Cooper avait en deux phrases articulé les principes qui seraient au cœur du plus grand succès de la propagande abolitionniste[3].

Le *Brooks* représentait les malheurs et l'énormité de la traite d'une manière plus claire et plus complète que tout ce que les abolitionnistes purent trouver d'autre. Leur campagne eut pour résultat la diffusion sans précédent de l'image du navire négrier comme lieu de violences, de cruautés, de conditions de vie inhumaines et de morts horribles. Avec un luxe de détails aussi concrets qu'abominables, ils montrèrent que le négrier était en soi un lieu de barbarie, et même, en fait, quels que soient sa taille, sa complexité et son niveau de sophistication technologique, n'était rien d'autre qu'un instrument de torture. En l'attaquant publiquement, ils démontrèrent que le vaisseau qui avait transporté des millions d'Africains vers une vie d'esclaves avait également transporté en contrebande les germes de sa propre destruction[4].

Pourquoi le *Brooks* ?

Le voyage du *Brooks* vers l'infamie démarra par une simple note. Cette dernière avait été rédigée par le capitaine Parrey de la Royal Navy qui avait été dépêché à Liverpool pour mesurer les tonnages et les dimensions intérieures de plusieurs navires négriers. Il écrit : « Navire *Brooks* – une charge de 297 tonneaux dans ses différents quartiers destinés aux Nègres, soit 388 m^2. Il n'est donc autorisé à transporter que la moitié des esclaves qu'il transporte effectivement (609). 171cm de long sur 45 cm de large, et, dans l'autre moitié, 152 cm de long sur 33 cm de large, soit deux mètres pour chaque personne à bord. » Parrey avait inspecté vingt-six vaisseaux et en avait mesuré neuf ; trois d'entre eux étaient plus grands que le *Brooks*, et cinq étaient plus petits. Une fois la superficie de chaque vaisseau divisée par le nombre d'esclaves transportés lors de leur dernier voyage, le *Brooks* se plaçait deuxième dans la liste des navires qui allouaient le moins d'espace à chaque esclave. Sinon, c'était plus ou moins un navire négrier tout à fait typique[5].

Le *Brooks* fut utilisé dans la propagande abolitionniste après que les sociétés abolitionnistes de Plymouth et de Londres eurent réussi à mettre la main sur la liste des mesures de Parrey, sans doute grâce au Premier ministre William Pitt, sur les ordres de qui Parrey s'était à l'origine rendu à Liverpool. Dans le placard original, Elford avait fourni une partie de la rhétorique argumentative qui serait utilisée par la suite en présentant le *Brooks* comme un « navire capital ». La société londonienne, qui, apparemment, approuvait le placard de Plymouth, estimait qu'il était nécessaire, pour citer Clarkson, « de choisir un navire ayant déjà effectué

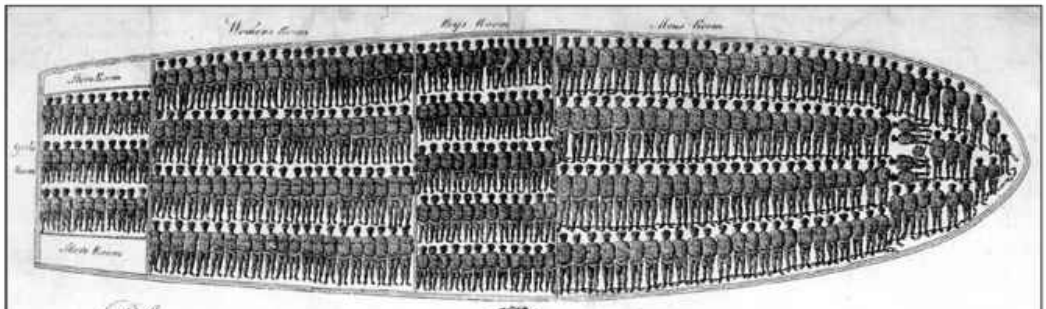
des voyages négriers et d'indiquer ses dimensions réelles, et ce afin que le public puisse se faire une représentation juste des conditions de transport des esclaves ». Par conséquent, le *Brooks* offrait trois avantages : il était, par hasard, le premier de la liste dressée par le capitaine Parrey, si bien qu'on pouvait à bon droit affirmer qu'il avait été choisi au hasard. De plus, ce choix ne pouvait pas faire l'objet de « plaintes pour cause d'exagération » de la part des défenseurs de la traite. Enfin, il s'agissait « d'un navire bien connu dans le commerce des esclaves »[6].

Le *Brooks* avait été construit en 1781 et tenait son nom de son commanditaire et premier propriétaire, Joseph Brooks Jr., un marchand d'esclaves de Liverpool. C'était un grand navire selon les critères de l'époque, même pour un *guineaman* : il faisait 297 tonneaux (alors que le tonnage moyen des navires négriers était alors de 200). Il avait été spécifiquement construit « pour le commerce [des esclaves] », ainsi que l'écrit le capitaine Parrey dans son rapport. La preuve en était les quatorze écoutilles percées sur les flancs du navire et destinées à ventiler le pont inférieur sur lequel les esclaves seraient parqués. (Aucune autre « cargaison » – à l'exception, peut-être, du bétail ou des détenus – ne requérait une telle ventilation.) Le *Brooks* avait déjà mené une longue vie de négrier, et avait accompli dix voyages en un peu moins d'un quart de siècle. On estime que ses capitaines successifs achetèrent un total de 5 163 Africains, dont 4 559 arrivèrent vivants au Nouveau Monde. Le taux de mortalité du navire était donc de 11,7 %, un chiffre proche du taux de mortalité moyen de navires au cours des quatre siècles que dura la traite (12,1 %), mais élevé au regard de son époque (le taux de mortalité moyen des navires britanniques entre 1775 et 1800 était de 7,95 %). Avant le Dolben Act, le *Brooks* transporta bien plus d'esclaves que ce que l'on peut voir sur les divers schémas le représentant : 666 esclaves en 1781-1783 ; 638 en 1783-1784 ; un chiffre stupéfiant de 740 esclaves en 1785-1786 ; et

enfin 609 en 1786-1787, le dernier voyage accompli avant l'inspection du capitaine Parrey[7].

La première image : Plymouth

En haut du grand placard conçu par Elford et la société de Plymouth, on pouvait voir l'image du *Brooks* avec à son bord 294 Africains extrêmement serrés et rangés avec beaucoup de soin dans quatre quartiers, étiquetés ainsi en partant de la gauche (c'est-à-dire de la poupe du navire) : « quartier des filles », « quartier des femmes », « quartier des garçons » et « quartier des hommes ». Chaque personne avait été individuellement et distinctement dessinée, et n'était vêtue que d'un pagne. Les hommes portaient des chaînes attachées à leurs chevilles. Sur le placard mesurant 50 cm sur 75, le navire occupait moins du quart de la page. Juste sous l'image se trouvait la légende : « Plan du pont inférieur d'un NAVIRE AFRICAIN avec des NÈGRES dans la proportion de seulement un pour un tonneau. » Au beau milieu de la légende se trouvait une autre image, un ovale avec en son centre un esclave enchaîné suppliant, les mains levées et demandant : « Ne suis-je pas un homme et un frère ? » L'ovale était encadré à sa gauche par des menottes et à sa droite par un fouet, et plus précisément un chat-à-neuf-queues. C'est l'une des premières utilisations de ce qui allait bientôt devenir le symbole des sociétés pour l'abolition[8].



Plan of an AFRICAN SHIP's lower Deck with NEGROES in the proportion of only One to a Ton.

THE above Plate represents the lower deck of an African Ship of 297 tons burthen, with the Slaves stowed on it, in the proportion of not quite one to a ton.

In the Men's apartment, the space allowed to each is six feet in length, by sixteen inches in breadth.—The Boys are each allowed five feet by fourteen inches.—The Women, five feet ten inches, by sixteen inches; and the Girls, four feet by one foot each.—The perpendicular height between the Decks, is five feet eight inches.

The Men are fastened together two and two, by handcuffs on their wrists, and by irons rivetted on their legs.—They are brought up on the main deck every day, about eight o'clock, and as each pair ascend, a strong chain, fastened by ring-bolts to the deck, is passed through their Shackles; a precaution absolutely necessary to prevent insurrections.—In this state, if the weather is favourable, they are permitted to remain about one-third part of the twenty four hours, and during this interval they are fed, and their apartment below is cleaned; but when the weather is bad, even these indulgences cannot be granted them, and they are only permitted to come up in small companies, of about ten at a time, to be fed, where after remaining a quarter of an hour, each mess is obliged to give place to the next in rotation.

It may perhaps be conceived, from the crouded state in which the Slaves appear in the Plate, that an unusual and exaggerated instance has been produced; this, however, is so far from being the case, that no ship, if her intended cargo can be procured, ever carries a less number than one to a ton, and the usual practice has been to carry nearly double that number: The Bill which was passed during the last Session of Parliament, only restricts the carriage, to five Slaves for three tons; and the Brooks, of Liverpool, a capital Ship; from which the above sketch was proportioned, did, in one voyage, actually carry 609 Slaves, which is more than double the number that appear in the plate.——The mode of stowing them was as follows—Platforms, or wide shelves were erected, between the decks, extending so far from the sides towards the middle of the vessel, as to be capable of containing four additional rows of Slaves, by which means the perpendicular height between each tier, after allowing for the beams and platforms, was reduced to two feet six inches; so that they could not even sit in an erect posture; besides which, in the Men's apartment, instead of four rows, five were stowed, by placing the heads of one between the thighs of another.—All the horrors of this situation are still multiplied in the smaller vessels.—The Kitty, of 137 tons, had only one foot ten inches, and the Venus, of 140 tons, only one foot nine inches perpendicular height above each layer.

The above mode of carrying the Slaves, however, is only one, among a thousand other miseries, which those unhappy and devoted creatures suffer from this disgraceful Traffick of the Human Species; which in every part of its progress, exhibits scenes that strike us with horror and indignation.—If we regard the first stage of it on the Continent of Africa, we find that a hundred thousand Slaves are annually produced there for exportation, the greatest part of whom consists of innocent persons, torn from their dearest friends and connections, sometimes by force, and sometimes by treachery. Of these, experience has shewn, that five and forty thousand perish, either in the dreadful mode of conveyance before described, or within two years after their arrival at the plantations, before they are seasoned to the climate.—Those who unhappily survive these hardships, are destined like beasts of burthen, to exhaust their lives in the unremitting labours of a Slavery, without recompence, and without hope.

The *Inhumanity* of this Trade, indeed, is so notorious, and so universally admitted, that even the advocates for the continuance of it, have rested all their arguments on the political inexpediency of its abolition; and in order to strengthen a weak cause, have either maliciously or ignorantly confounded together the emancipation of the negroes already in Slavery, with the abolition of the Trade; and thus many well-meaning people have become enemies to the cause, by the apprehensions that private property will be materially injured by the success of it.—To such, it becomes a necessary information, that liberating the Slaves forms no part of the present system; and so far will the prohibition of a future trade be from injuring private property, that the value of every Slave will be very considerably increased, from the moment that event takes place, and a more kind and tender treatment will immediately be inforced to them by their Masters, from the necessity every Planter will then be under to keep up his stock, by natural means; a practice which some humane inhabitants of the Islands have pursued with the greatest success, and upon whose estates no new Negroes have been purchased for a number of years, the death vacancies having been supplied by young ones, born and bred in their own Plantations.—Thus then the value of private property will not only suffer no diminution, but will be very considerably inhanced by the abolition of the Trade.—It now only remains to see how the Public and the Slave Merchants will be affected by it.

It is said by the well-wishers to this Trade, that the suppression of it will destroy a great nursery for seamen, and annihilate a very considerable source of commercial profit—In answer to these objections, Mr. Clarkson, in his admirable treatise on the impolicy of the Trade, lays down two positions, which he has proved from the most incontestible authority.—First, that so far from being a Nursery, it has been constantly and regularly a Grave for our Seamen; for that in this Traffick only, more Men perish in ONE Year, than in all the other Trades of Great-Britain, in TWO Years: And, secondly, that the balance of the trade, from its extreme precariousness and uncertainty, is so notoriously against the Merchants, that if all the vessels, employed in it were the property of one Man, he would infallibly, at the end of their voyages, find himself a loser.

As then the *Cruelty* and *Inhumanity* of this Trade must be universally admitted and lamented, and as the policy or impolicy of its abolition is a question which the wisdom of the Legislature must ultimately decide upon, and which it can only be enabled to form a just estimate of, by the most thorough investigation of all its relations and dependencies; it becomes the indispensible duty of every friend to humanity, however his speculations may have led him to conclude on the political tendency of the measure, to stand forward, and to assist the Committees, either by producing such facts as he may himself be acquainted with, or by subscribing, to enable them to procure and transmit to the Legislature, such evidence as will tend to throw the necessary lights on the subject.—And people would do well to consider that it does not often fall to the lot of individuals, to have an opportunity of performing so important a moral and religious duty, as that of endeavouring to put an end to a practice, which may, without exaggeration, be stiled one of the greatest evils at this day existing upon the earth.

By the Plymouth Committee,

W. Elford, Chairman.

Le *Brooks*, édition originale de Plymouth, reproduit à Bristol.

Sous l'image, sur deux colonnes (huit paragraphes), un texte explicatif occupait les trois quarts restants de l'image. Il commençait ainsi : « La gravure ci-dessus représente le pont inférieur d'un navire négrier de 297 tonneaux, avec ses esclaves rangés en son sein, dans la proportion de pas tout à fait un pour un tonneau. » Le paragraphe suivant décrivait l'allocation de l'espace : les hommes disposaient de 152 cm sur 40 ; les garçons, de 152 cm sur 35 ; les femmes, de 162 cm sur 40 ; et les filles, de 122 cm sur 35. La distance entre le pont inférieur et le pont principal était de 172 cm. Puis suivait une brève description des conditions de vie à bord du navire – la manière dont les hommes étaient enchaînés, ou encore celle dont les esclaves étaient rassemblés sur le pont principal pour y être nourris. Le Dolben Act, une loi tout juste votée qui limitait le nombre d'esclaves qui pouvaient être transportés en fonction du tonnage du vaisseau, était mentionné avant que le texte ne revienne à la question du stockage, puis à celle des « mille autres malheurs » dont souffraient les esclaves – l'arrachement à leur famille et à leur pays natal, le « labeur acharné de l'esclavage, sans espoir ni récompense », et, enfin, la mort prématurée.

Puis le texte expliquait que la campagne pour l'abolition qui était en cours ne concernait que la traite, et ne défendait absolument pas l'émancipation des esclaves, comme on l'avait parfois fallacieusement affirmé, car cette dernière eût porté atteinte à la « propriété privée ». En revanche, la fin du commerce des esclaves aurait pour effet un bien meilleur traitement des esclaves déjà possédés : « Ainsi, non seulement la valeur de la propriété privée [c'est-à-dire d'un esclave] ne souffrira aucune diminution, mais elle s'en verra même fortement augmentée grâce à l'abolition de la traite. »

L'avant-dernier paragraphe réfutait un argument auquel faisaient régulièrement appel les défenseurs de la traite et selon lequel « sa

suppression détruirait une formidable pouponnière de marins, et anéantirait une source considérable de bénéfices commerciaux ». En effet, les recherches de Thomas Clarkson avaient récemment démontré que le commerce des esclaves n'était en aucun cas une « pouponnière » de marins, mais bien plutôt un cimetière. De plus, la nature incertaine et précaire de la traite en faisait un investissement dangereux et souvent ruineux pour les marchands.

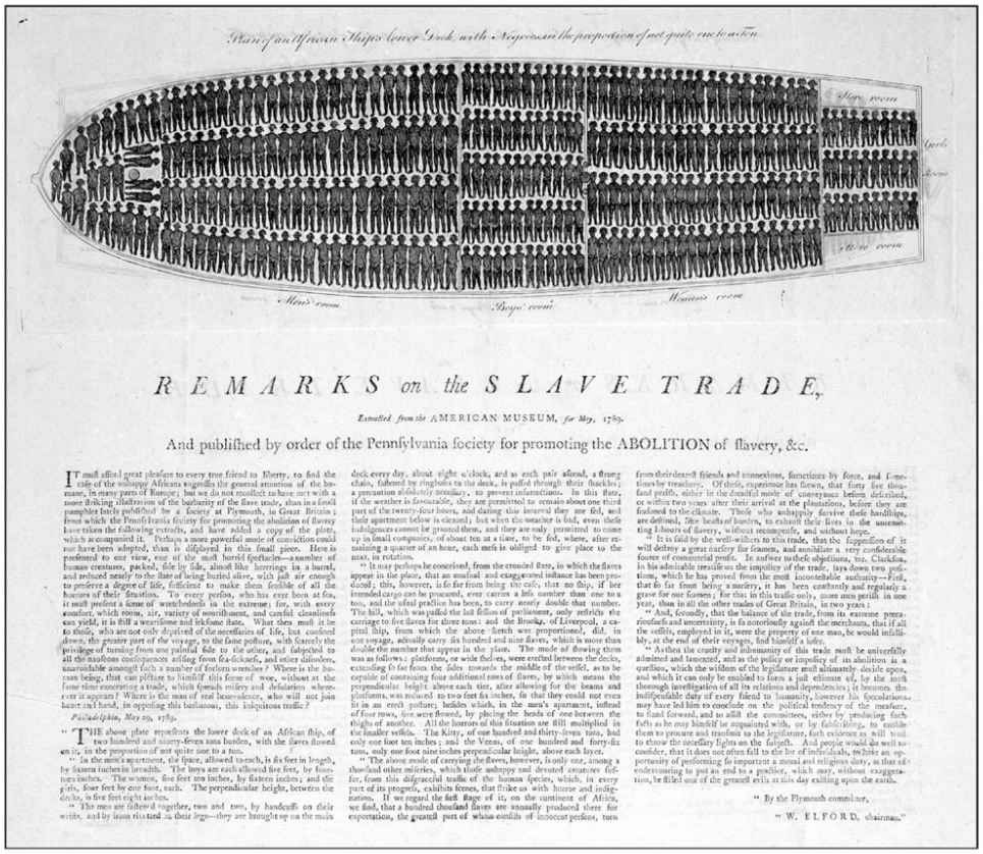
Le texte se poursuivait avec un appel à l'activisme : mentionnant l'enquête parlementaire en cours sur le commerce des esclaves, il appelait les citoyens à « prendre position » (« *to stand forward* ») et à fournir toutes les informations pertinentes susceptibles de « jeter les lumières nécessaires sur le sujet », c'est-à-dire, sans doute, sur les sombres ponts inférieurs du *Brooks* et des autres navires négriers. Il s'achevait en soulignant la puissance d'agir (« *agency* ») d'un mouvement social naissant : « les lecteurs feraient bien de considérer le fait qu'il est bien rare pour des individus d'avoir l'opportunité d'accomplir un devoir moral et religieux aussi important : essayer de mettre un terme à une pratique qui, sans exagération, est sans doute l'un des plus grands maux à exister encore de nos jours sur cette terre ». La société abolitionniste de Plymouth décida que « 1 500 gravures, représentant la manière de stocker les esclaves à bord des navires négriers, assorties de remarques explicatives, seraient frappées et distribuées gratuitement »[9].

Transit : Philadelphie et New York

Les premières versions du *Brooks* réalisées à Philadelphie et à New York respectaient le modèle de Plymouth aussi bien en ce qui concerne l'image que le texte. La première d'entre elles fut publiée par Mathew Carey dans l'*American Museum* en mai 1789, puis elle devint un placard qui fut tiré à 2500 exemplaires. Carey repositionna le texte et l'image, plaçant la représentation du *Brooks* en haut d'une page rectangulaire, la légende originale juste au-dessus, et ajoutant sous celle-ci, juste au-dessus du texte, « Remarques sur le commerce des esclaves ». Il réduisit la taille de l'ensemble à *grosso modo* 33 cm sur 40, sans doute parce que le placard était à l'origine destiné à être publié dans un magazine. L'imprimeur new-yorkais Samuel Wood combina le texte de Philadelphie et la mise en page de Plymouth. Sa version était plus grande que celle de Carey, autour de 48 cm sur 60, mais restait plus petite que l'original publié à Plymouth [10].

Les imprimeurs américains apportèrent trois grandes modifications au texte, deux par soustraction et une par addition, ce qui distingua – et radicalisa – leurs variantes du placard. Tout d'abord, Carey supprima l'esclave agenouillé et caviarda intégralement le paragraphe dans lequel il était expliqué que la campagne contre le commerce des esclaves n'impliquait pas l'émancipation de ces derniers, ainsi que celui qui expliquait la manière dont l'abolition de la traite ne nuirait pas à la propriété privée, mais au contraire la valoriserait. Puis il ajouta un nouveau paragraphe au début du texte dans lequel il affirmait avec force que c'était l'œuvre de la « Société de Pennsylvanie pour promouvoir l'ABOLITION de l'esclavage ». Le placard était dorénavant utilisé pour attaquer l'esclavage lui-même.

Le nouveau paragraphe cherchait également à renforcer l'identification du lecteur avec les « Africains malheureux » du *Brooks* : « Ici vous est présenté l'un des plus horribles spectacles au monde – des créatures humaines, parquées, serrées les unes contre les autres tels des harengs dans un tonneau, et presque enterrées vivantes, avec juste assez d'air pour rester vivantes, et juste assez vivantes pour être sensibles à toute l'horreur de leur situation. » La traversée de l'océan était déjà bien assez dure comme ça, ainsi que le savait bien Carey qui s'était lui-même vu obligé de migrer de l'Irlande à Philadelphie en 1784, mais ces « misérables abandonnés » connaissaient quelque chose de bien pire, à l'étroit comme ils l'étaient dans leurs quartiers exigus, incapables de s'asseoir ou de se retourner, et souffrant du mal de mer et de la maladie. Carey a écrit à propos de l'image du navire : « nous ne nous rappelons pas avoir jamais vu une illustration plus frappante de la barbarie de la traite »[11].



Plan of an African Ships lower Deck with Negroes in the proportion of not quite one to a ton.

REMARKS on the SLAVE TRADE,

Extracted from the AMERICAN MUSEUM, for May, 1789.

And published by order of the Pennsylvania society for promoting the ABOLITION of slavery, &c.

IT must afford great pleasure to every true friend to liberty, to find the trade of the unhappy Africans regardless the general attention of the humane, in many parts of Europe; but we do not recollect to have met with a more striking illustration of the barbarity of the slave trade, than in a small pamphlet lately published by a society at Plymouth, in Great Britain; from which the Pennsylvania society for promoting the abolition of slavery have taken the following extracts, and have added a copy of the plate, which accompanied it. Perhaps a more powerful mode of conviction could not have been adopted, than is displayed in this small piece. Here is rendered to our view, one of the most horrid spectacles—a number of human creatures, packed, side by side, almost like herrings in a barrel, and reduced nearly to the state of being buried alive, with just air enough to preserve a degree of life, sufficient to make them feelible of all the horrors of their situation. To every person, who has ever been at sea, it must present a sense of wretchedness in the extreme; for, with every comfort, which room, air, variety of nourishment, and careful cleanliness can yield, it is still a wearisome and irksome state. What then must it be to those, who are not only deprived of the necessaries of life, but confined down, the greater part of the voyage, to the same posture, with scarcely the privilege of turning from one painful side to the other, and subjected to all the loathsome consequences arising from sea-sickness, and other calamities, unavoidable amongst such a number of forlorn wretches? Where is the human being, that can picture to himself this scene of woe, without at the same time execrating a trade, which spreads misery and desolation wherever it appears? Where is the man of real benevolence, who will not join hand and heart, in opposing this barbarous, this iniquitous traffic?

Philadelphia, May 29, 1789.

"THE above plate represents the lower deck of an African ship, of two hundred and ninety-seven tons burden, with the slaves stowed on it, in the proportion of not quite one to a ton.

"In the men's apartment, the space, allowed to each, is six feet in length, by sixteen inches in breadth. The boys are each allowed five feet, by fourteen inches. The women, five feet ten inches, by fifteen inches; and the girls, four feet by one foot, each. The perpendicular height, between the decks, is five feet eight inches.

"The men are fastened together, two and two, by handcuffs on their wrists, and by irons riveted on their legs—they are brought up on the main deck every day, about eight o'clock, and so each pair aloud, a strong chain, fastened by ringbolts to the deck, is pulled through their shackles; a precaution absolutely necessary, to prevent insurrections. In this state, if the weather is favourable, they are permitted to remain about one third part of the twenty-four hours, and during this interval they are fed, and their apartment below is cleaned; but when the weather is bad, even their unhappiness cannot be ground them, and they are only permitted to come up in small companies, of about ten at a time, to be fed, where, after remaining a quarter of an hour, each mess is obliged to give place to the next, in rotation.

"It may perhaps be conceived, from the crowded state, in which the slaves appear in the plate, that an unusual and exaggerated influence has been produced; this, however, is far from being the case, that no ship, if her intended cargo can be procured, ever carries a less number than one to a ton, and the usual practice has been, to carry nearly double that number. The bill, which was passed the last session of parliament, only restricts the carriage to five slaves for three tons: and the Brooks, of Liverpool, a capital ship, from which the above sketch was proportioned, did, in one voyage, actually carry six hundred and nine slaves, which is more than double the number that appear in the plate. The mode of stowing them was as follows: platforms, or wide shelves, were erected between the decks, extending so far from the sides towards the middle of the vessel, as to be capable of containing four additional rows of slaves, by which means the perpendicular height above each tier, after allowing for the beams and platforms, was reduced to two feet six inches, so that they could not even sit in an erect posture; besides which, in the men's apartment, instead of four rows, five were stowed, by placing the heads of one between the thighs of another. All the horrors of this situation are still multiplied in the smaller vessels. The Kitty, of one hundred and thirty-seven tons, had only one foot ten inches; and the Venus, of one hundred and forty-six tons, only one foot nine inches perpendicular height, above each layer.

"The above mode of carrying the slaves, however, is only one, among a thousand other miseries, which those unhappy and devoted creatures suffer, from this disgraceful traffic of the human species, which, in every part of its progress, exhibits scenes, that strike us with horror and indignation. If we regard the first stage of it, on the continent of Africa, we find, that a hundred thousand slaves are annually produced there for exportation, the greatest part of whose cardials of innocent persons, torn from their dearest friends and connexions, fraudulent by force, and sometimes by treachery. Of this, experience has shewn, that forty five thousand perish, either in the dreadful mode of conveyance before described, or within two years after their arrival at the plantations, before they are fashioned to the climate. Those who unhappily survive these hardships, are destined, like beasts of burden, to exhaust their lives in the unremitting labours of slavery, without recompence, and without hope.

"It is said by the well-wishers to this trade, that the suppression of it will destroy a great nursery for seamen, and annihilate a very considerable source of commercial profit. In answer to these objections, viz. Clarkson, in his admirable treatise on the impolicy of the trade, lays down two positions, which he has proved from the most incontestable authority—First, that so far from being a nursery, it has been constantly and regularly a grave for our seamen; for that in this traffic only, more men perish in one year, than in all the other trades of Great Britain, in two years:

"And, secondly, that the balance of the trade, from its extreme precariousness and uncertainty, is so notoriously against the merchants, that if all the outfits, employed in it, were the property of one man, he would infallibly, at the end of their voyages, find himself a loser.

"As then the cruelty and inhumanity of this trade must be universally admitted and lamented, and as the policy or impolicy of its abolition is a question, which the wisdom of the legislature must ultimately decide upon, and which it can only be enabled to form a full estimate of, by the most thorough investigation of all its relations and dependencies; it becomes the indispensable duty of every friend to humanity, however his speculations may have led him to conclude on the political tendency of the measure, to stand forward, and to solicit the committees, either by producing such facts as he may himself be acquainted with, or by soliciting, to enable them to procure and transmit to the legislature, such evidence as will tend to throw the necessary lights on the subject. And people would do well to consider, that it does not often fall to the lot of individuals, to have an opportunity of performing so important a moral and religious duty, as that of endeavouring to put an end to a practice, which may, without exaggeration, be filled one of the greatest evils at this day existing upon the earth.

"By the Plymouth committee,

"W. ELFORD, chairman."

Le *Brooks*, édition de Philadelphie.

Une image « améliorée » : Londres

Dans *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave-Trade by the British Parliament* (1808), Thomas Clarkson écrit à propos de l'image du *Brooks* : « La société de Plymouth a été la première à suggérer l'idée ; mais celle de Londres l'a améliorée. » Cette amélioration prit la forme d'un développement et d'un changement radical, à la fois de l'image et du texte, dans un placard dorénavant intitulé, d'une manière plus concise, « Plan et sections d'un navire négrier », qui finirait finalement par évoluer pour devenir le célèbre « Description d'un navire négrier ». Toutes les modifications opérées à Londres reflétaient une compréhension plus profonde et plus pratique de ce à quoi ressemblaient les navires négriers ainsi que de la manière dont ils fonctionnaient. Plus précisément, elles reflétaient les connaissances de Clarkson lui-même, qui avait probablement supervisé les nouveaux dessins et très certainement écrit le nouveau texte. À tous égards, il faisait preuve d'une approche plus scientifique et plus empirique du *Brooks*. Le but officiel était d'être objectif – c'est-à-dire de présenter des « faits » à propos des navires négriers qui ne pouvaient être réfutés par « ceux qui étaient impliqués dans la traite »[12].

La vue unique du pont inférieur du *Brooks* telle qu'on pouvait la voir dans l'illustration de Plymouth avait dorénavant été remplacée par sept vues – une vue de coupe (ou « longitudinale ») de tout le vaisseau ; deux vues du dessus du pont inférieur, l'une montrant la disposition des corps sur les planches du pont, et l'autre montrant les plateformes, environ soixante-quinze centimètres plus haut ; deux vues similaires de la moitié de pont qui

se trouvait vers la poupe du navire ; et deux vues transversales qui montraient la configuration verticale des ponts et des plateformes. La quantité de texte placée sous les images avait quadruplé, de deux colonnes de 1 200 mots à quatre colonnes de 2 400 mots. Le placard dans son ensemble était assez grand – 50 cm sur 71, et les images du navire occupaient plus d'espace, environ deux tiers de la page. Dans ce placard, le *Brooks* contenait 482 hommes, femmes, jeunes filles et jeunes garçons, à la limite de ce qu'autorisait le Dolben Act, chacun bien rangé dans le quartier correspondant[13].

Ces nouvelles images du *Brooks* étaient le fruit d'un moment et d'un processus de transformation spécifiques. À la fin du XVIII^e^ siècle et au début du XIX^e^ siècle, la construction de navires en Angleterre était passée du stade artisanal à celui de l'industrie moderne. L'art et les mystères de la construction navale étaient interrogés et « améliorés » par ceux qui avaient à cœur de suivre les nouvelles lois de la science. Comme l'a souligné Marcus Wood, le plan et les sections du *Brooks* de la société de Londres étaient dessinés dans le plus pur style des Lumières. Ils évoquaient par exemple les dessins de la Société pour l'amélioration de l'architecture navale, qui s'était créée à peu près au même moment dans le but, pour le bien public, de promouvoir et d'organiser une coopération internationale autour de la nouvelle science de la construction navale[14].

PLAN AND SECTIONS OF A SLAVE SHIP.

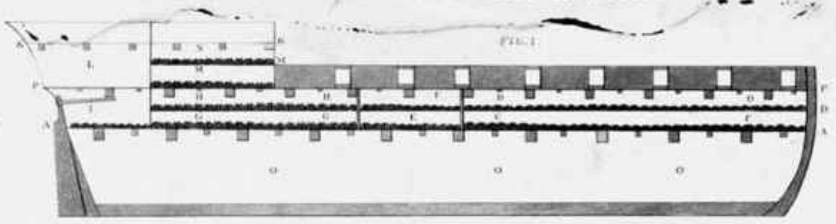


FIG. I.

FIG. VII.

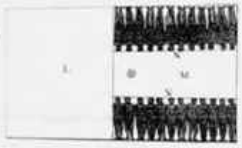


FIG. II.

SCALE
of Seventy Feet
to an Inch

FIG. III.

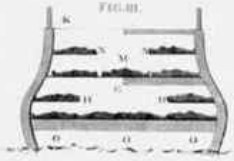


FIG. VI.

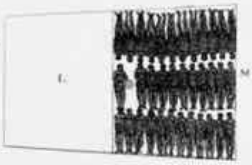


FIG. V.

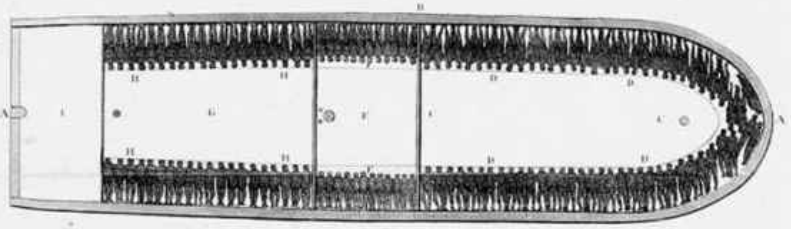
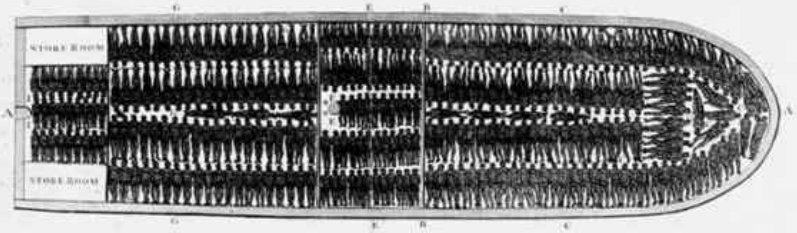


FIG. IV.



The Plan and Sections annexed exhibit a Slave Ship with the Stowage of Negroes in the Manner recommended by the Privy Council, and adopted by the Legislature. The Dimensions are those of a Ship of 320 Tons, carrying 454 Negroes, according to the Regulations which took place in August 1788.

DIMENSIONS OF THE SHIP.

Length of the Lower Deck, from the Fore Part of the Main Stem to the After Part of the Stern Timber	96 Feet 0 Inches
Length of the Keel	72 0
Breadth of the Beam in the Middle	25 0
Depth in the Hold	12 0
Height between the Decks	5 8
Length of the Platforms	32 0
Breadth of the Platforms	8 0
Height of the Platforms above the Lower Deck	2 0
Length of the Gallery	8 0
Breadth of the Gallery	3 0
Height of the Gallery	5 8
Length of the Poop	24 0
Height of the Poop	5 8
Length of the Round House	12 0
Breadth of the Round House	8 0
Height of the Round House	5 8
Length of the Forecastle	12 0
Breadth of the Forecastle	8 0
Height of the Forecastle	5 8
Length of the Quarter Deck	32 0
Breadth of the Quarter Deck	25 0
Height of the Quarter Deck	5 8
Length of the Upper Deck	72 0
Breadth of the Upper Deck	25 0
Height of the Upper Deck	5 8

The number of Tons which one Ship will measure, is found by the following Rule:

From the Length of the Keel, taken at the Main Stem, subtract three Fifths of the Breadth of the Beam; multiply the Remainder by the Breadth of the Beam, and that Product by half the Breadth of the Beam; divide the last Product by 94, and the Quotient will be the Tonnage.

Thus, 72 Feet Length of Keel
Deduct 15 Feet, three Fifths of the Breadth of the Beam
Remains 57 Feet, which multiplied by 25 Feet, the Breadth of the Beam
Produces 1425 Feet, which multiplied by 12½ Feet, half the Breadth of the Beam
Produces 17812½ Feet, which divided by 94
Gives 320 Tons, the Burthen of the Ship.

The Number of Tons which one Ship will measure, is found by the following Rule:

Upper Deck, 72	Length of Keel	—	—	72
	Deduct three Fifths of Breadth of Beam	—	—	15
	Remains	—	—	57
	Breadth of Beam	—	—	25
				1425
	Half Breadth of Beam	—	—	12½
				17812½
	94			
	Tons			320

The same Allowance for each Description of Stores as the ships in the Service.

Ship's Stores for a Voyage,	Men	—	227
	Women	—	147
	Boys	—	60
	Girls	—	20
			Total 454

The same Allowance for each Description of Stores as the ships in the Service.

Ship's Stores for a Voyage, Men — 227, Women — 147, Boys — 60, Girls — 20, Total 454.

With this Allowance of water the vessels stowed with 454 Slaves will be found to have a sufficient quantity for the Voyage, as will appear by the following Table:

Between the Lower Deck, at CC	4 ft.	8 in.	227	1135
Between the Platforms at DDa EE	3	6	227	794
Between Lower Deck FF	—	—	54	189
Between Platforms GG	—	—	54	189
Between Platforms HH	—	—	54	189
Between Platforms, III	—	—	54	189
Between Half Deck, KKL	—	—	28½	99½
Between Half Deck, MM	—	—	28	98
Cabin, Platform, NN	—	—	14	49
Cabin, Lower Deck, O	—	—	27	67½
			General total	3199½

The principal difference as to the stowage of Negroes between the present and former regulations is, that the former allowed six feet in length, and two feet in breadth, to each Negro, whereas the present allows only five feet in length, and one foot eight inches in breadth, for each Negro.

The number of men Slaves to be put on a five feet platform is 227.

The number of men Slaves to be put on a four feet platform is 54.

As the Ship on the plan would have six women between the fore mast and the platform, those women have been taken from the centre, dropping their number of men from the same rooms, and placed in their stead; but still retained the number of Slaves to be put on the same platform, as directed by the Regulations, which is 227. Instead of having six women in the fore part of the main room, as directed by the Regulations, there are only four, which, with the addition of two men, make up the number of Slaves directed to be put on the platform, which is 227.

The main deckbeams, instead of lying on their backs, were placed, as is usual, on their edges, and from their greater depth, the number of men Slaves to be stowed between them upon the platforms is increased.

The principal difference in the stowage of the Boys between the present and former regulations, is, that the former allowed them to be stowed between the platforms, as well as between the lower deck and the platforms, whereas the present allows them to be stowed between the platforms only.

The Boys are stowed between the platforms, because the height between the platforms and the lower deck is not sufficient for them to stand upright, and the Surgeon has frequent occasion to go among them, to see that they are properly placed, and to prevent their heads from being bruised by the platforms above them.

The Girls are stowed between the lower deck and the platforms, because the height between the platforms and the lower deck is sufficient for them to stand upright, and the Surgeon has frequent occasion to go among them, to see that they are properly placed, and to prevent their heads from being bruised by the platforms above them.

The Boys and Girls are stowed in the manner they are, because

Le *Brooks*, édition de Londres.

Cette approche scientifique et empirique était également présente dans le nouveau texte, dont la première moitié abordait les questions pratiques soulevées par le stockage d'humains à bord du *Brooks*. Le rapport du capitaine Parrey sur le navire était communiqué avec beaucoup de précisions : le texte reproduisait ses vingt-cinq mesures de longueur, de largeur et de hauteur pour chacune des sept vues ; son tonnage (297 tonneaux déclarés, 320 mesurés) ; le nombre de marins engagés lors du dernier voyage (45) ; le nombre d'esclaves transportés lors du dernier voyage (609), avec le décompte des sous-catégories : 351 hommes, 127 femmes, 90 garçons et 41 filles. La quantité d'espace disponible pour chaque individu de chaque sous-catégorie était précisée, suivie du calcul du nombre de personnes qu'il était possible de loger dans chaque partie du vaisseau, puis d'une comparaison entre ces chiffres hypothétiques et les chiffres réels. Suivait une discussion détaillée à propos de la hauteur sous plafond sur le pont inférieur au cours de laquelle il était montré que les barrots (ou barrotines) et les plateformes elles-mêmes réduisaient la hauteur sous plafond à 76 cm, soit trop peu pour qu'un adulte puisse se tenir debout. Il était alors rappelé que les dessins ne représentaient que le strict minimum d'« entassement », dans la mesure où ils ne reproduisaient que 482 esclaves au lieu des 609 que le *Brooks* avait en réalité transportés, et qu'ils ne laissaient aucune place pour les « baquets à popo » (« *poopoo tubs* ») ou pour « les étançons destinés à soutenir les plateformes et les ponts ». De plus, les esclaves avaient plus d'espace par tête sur ces dessins qu'en réalité, si l'on accordait foi aux observations de Parrey, mais également à celles de nombreux délégués de Liverpool qui avaient témoigné devant la Chambre des communes. Par conséquent, le placard rappelait qu'il faisait une sous-estimation graphique [15].

La seconde partie du texte de Londres passait de l'organisation spatiale de l'espace du navire (et du cas spécifique du *Brooks*) à l'expérience des esclaves à bord, encourageant chez les lecteurs une identification directe aux

souffrances de « nos semblables » dont les corps étaient contusionnés et la peau mise à vif par la friction des chaînes et des planches nues qui oscillaient sous le roulis du navire. Les activités quotidiennes du vaisseau étaient brièvement décrites (se nourrir, « s'aérer », « danser »), de même que la maladie et la mort. La mortalité était l'objet d'une discussion se fondant à la fois sur les statistiques disponibles et sur le témoignage oculaire du Dr. Alexander Falconbridge, qui avait dépeint d'une manière saisissante les horreurs de la vie sur le pont inférieur, et plus particulièrement lorsqu'une épidémie éclatait et que les ponts du navire évoquaient un « abattoir ». « Nulle imagination humaine, expliquait Falconbridge, ne peut se représenter une situation aussi terrible et dégoûtante[16]. »

La dernière colonne s'intéressait, elle, à la condition des marins. Ils n'avaient pas d'espace pour leur couchage sur ces négriers surpeuplés. Ils subissaient les effluves puants qui montaient du pont inférieur ; et ils tombaient malades et mouraient comme des mouches, à tel point que le commerce des esclaves n'était pas une pouponnière, mais « de manière répétée, et bien souvent, une tombe pour nos marins ». Le texte de Londres, comme ceux de Philadelphie ou de New York, avait supprimé le paragraphe à propos de la protection de la « propriété privée », mais il garda la phrase finale qui enjoignait aux lecteurs du placard d'agir pour mettre un terme à l'abominable traite des esclaves[17].

« Une connaissance nautique de premier ordre »

En juin 1787, moins d'un mois après la création de la société abolitionniste de Londres, Clarkson et ses camarades tombaient sur leur premier os : ils avaient résolu d'abolir le commerce des esclaves, mais, ils devaient bien l'admettre, ils n'y connaissaient pas grand-chose. Clarkson avait écrit son mémoire de maîtrise de lettres sur l'esclavage, à Cambridge, mais ses sources étaient limitées et n'étaient pas suffisantes pour édifier le grand public ou les membres du Parlement, dont les audiences qui allaient bientôt se tenir – Clarkson en avait eu vent – ne sauraient « se dérouler sans preuves ». La société décida le 12 juin que Clarkson devait se rendre à Bristol, à Liverpool et partout où cela s'avérerait nécessaire pour « collecter des informations au sujet du commerce des esclaves »[18].

Clarkson élabora une stratégie destinée à rassembler des preuves. Il comptait jouer le rôle d'historien et plus précisément d'historien social. Il se rendrait au bureau des douanes et aux chambres de commerce (« *merchant's hall* ») de Bristol et de Liverpool, où il s'immergerait dans des documents historiques, comme les listes d'effectifs des navires, et, à partir de ces derniers, calculerait les taux de mortalité de la traite. Il rassemblerait les contrats liant les marins au capitaine, qu'ils soient imprimés ou non, grâce auxquels il explorerait les conditions de travail en mer. Et, plus important, il comptait arpenter le front de mer pour trouver des personnes à interroger. Il s'employa donc à faire une histoire orale, une histoire qui, contre toute attente, devint également une histoire d'en bas.

Clarkson entama sa tournée des ports le 25 juin 1787, en commençant par Bristol. Il connut un moment de désespoir en entrant dans la ville, quand il prit la mesure de ce contre quoi il s'apprêtait à se battre. Il se mit à craindre la puissance des individus riches et sans scrupule qu'il était sur le point d'affronter. Pendant qu'il tâchait de rassembler des preuves, il s'attendait en permanence à être persécuté. Il alla même jusqu'à se demander s'il « arriverait jamais à s'en sortir vivant ». Certains de ses camarades militants de Londres ont dû se poser la même question, car, quelques semaines plus tard, ils écrivaient à des amis de Bristol pour savoir si Clarkson était toujours vivant[19].

Clarkson avait tout d'abord rendu visite à des quakers[20] et à d'autres alliés qui le soutinrent pendant toute la durée de son séjour. Mais ceux à qui il désirait ardemment parler étaient les témoins crédibles et « respectables » : des marchands et des capitaines qui avaient du commerce des esclaves une connaissance de première main. Malheureusement, quand ces derniers eurent vent de ses intentions, ils l'évitèrent. S'ils le croisaient dans la rue, ils changeaient immédiatement de trottoir, comme si, se souvient Clarkson, « j'avais été un loup, un tigre, ou quelque autre bête de proie ». De plus, les propriétaires de navires et les marchands s'empressèrent d'interdire à leurs employés de lui adresser la parole. Clarkson fut bientôt « obligé d'abandonner tout espoir de trouver des preuves de ce côté-là ». Il fut alors contraint de se tourner vers les seuls autres individus à avoir une connaissance concrète et une expérience directe de la traite : les simples marins[21].

Clarkson consigna dans son journal intime ses premières rencontres avec les marins travaillant dans le commerce des esclaves. Alors qu'il traversait l'Avon, le 3 juillet, il « vit un bateau avec le mot *Africa* peint sur sa proue ». Clarkson salua les marins et leur demanda s'ils appartenaient au *guineaman* l'*Africa*, ce à quoi ils répondirent par l'affirmative. Il leur demanda alors s'ils n'avaient pas peur d'aller en Afrique, car il y régnait un

taux de mortalité fort élevé. Leur réponse évoqua le fatalisme de ceux qui ont beaucoup bourlingué. L'un d'eux expliqua : « Si c'est mon lot de crever en Afrique, alors je crèverai, et si ça ne l'est pas, eh bien je crèverai pas, même si j'y vais. Et si mon lot, c'est de vivre, pourquoi vivre ici plutôt qu'ailleurs, hein ? » La conversation passa alors à un négrier appelé le *Brothers*, qui était encore à Kingroad et était prêt à mettre les voiles. Son départ avait été retardé parce que le capitaine Hewlett, « un cruel fripon », avait eu du mal à réunir son équipage. Un grand groupe de marins avaient signé, avaient jaugé le caractère de leur nouveau maître et avaient aussitôt déserté. Clarkson prit bonne note de cette information. Peut-être se rendit-il compte que lui-même entamait une nouvelle étape de son éducation[22].

Clarkson réfléchit plus tard à l'importance de cette rencontre :

> Je ne puis décrire mes sentiments à la vue de ces pauvres hommes promis à l'Afrique. Ils étaient au nombre de sept – tous jeunes, entre vingt-deux et vingt-trois ans, et très robustes –, ils étaient tous des *marins* ; et parmi les meilleurs gars que j'aie rencontrés de ma vie. Je ne suis pas sûr que quiconque puisse décrire les sentiments que j'éprouvai alors, quand l'on considère que certains d'entre eux étaient déjà condamnés et que, quel qu'ait été leur état d'esprit à l'époque, beaucoup d'entre eux ne reverraient jamais leur foyer. Je me rendis également compte à quel point la destruction de ces nobles compagnons diminuait la splendeur du drapeau britannique. En effet, ces compagnons étaient si forts et si robustes, et en même temps si enthousiastes, qu'ils nous permettraient de défier sans crainte la flotte de nos ennemis, les Français.

Avec une touche d'homoérotisme, son nationalisme fut émoustillé par ces « piliers de l'État », et, dorénavant, Clarkson allait faire des marins et de leur expérience un élément central du mouvement abolitionniste. Il en

viendrait à s'appuyer de plus en plus sur eux pour obtenir des preuves, des informations, et des lumières sur ce qui se passait sur les ponts inférieurs des navires négriers.

Clarkson rencontra bientôt son premier informateur, John Dean, un marin noir dont le dos mutilé était l'horrible preuve des tortures qu'il avait subies en travaillant à bord d'un négrier. Il rencontra également un patron de bistrot irlandais nommé Thompson qui le conduisit entre minuit et trois heures du matin dans tous les bouges à marins de Marsh Street, tous remplis « de musique, de danses, de rixes, d'ivresse et de jurons obscènes ». Il y rencontra des marins boiteux, aveugles, ulcérés ou fiévreux. Il apprit que William Lines avait été assassiné par le second du *Thomas*. Il se mit à la recherche des autres membres de l'équipage et parvint à rassembler suffisamment de preuves pour faire arrêter le second et le faire juger par la cour de la ville, mais là, Clarkson se retrouva face aux « regards féroces » des « marchands d'esclaves » qui se trouvaient dans l'assistance. Une hostilité aussi déclarée effraya les opposants à la traite de la classe moyenne de Bristol, qui en vinrent à « craindre de s'avancer à découvert ». Toutefois, les marins, eux, affluaient en masse auprès des abolitionnistes pour leur décrire les « différentes scènes de barbarie » auxquelles ils avaient assisté. Clarkson avait enfin trouvé ceux « qui avaient personnellement connu les horreurs du commerce des esclaves »[23].

Clarkson apprit qu'un navire négrier, l'*Alfred*, venait de revenir au port avec à son bord un homme nommé Thomas, qui avait été gravement blessé par le capitaine Edward Robe. Après une longue recherche, il finit par trouver Thomas, en très mauvaise forme, dans une pension de famille. Ses jambes et ses bras étaient entourés dans de la flanelle pour adoucir ses blessures. En plein délire, Thomas se révéla incapable de comprendre qui était Clarkson. La présence de l'étranger l'effrayait et le perturbait. Était-il avocat ? Il demandait sans arrêt, écrit Clarkson, « s'[il] étai[t] venu prendre le parti du capitaine Robe ». Était-il venu le tuer ? À toutes ces questions,

Clarkson « répondi[t] que non et qu'[il] étai[t] venu pour prendre son parti et pour punir le capitaine Robe ». Thomas ne comprit pas – que ce soit en raison de son triste état ou tout simplement parce qu'il lui semblait inimaginable qu'un gentilhomme puisse prendre son parti. Incapable de l'interroger, Clarkson rassembla les informations qu'il put auprès de ses compagnons de bord. Robe avait si souvent frappé Thomas que ce dernier avait tenté de se suicider en se jetant par-dessus bord, dans les eaux infestées de requins. Après avoir été secouru par ses camarades, le capitaine l'enchaîna sur le pont principal, et les bastonnades reprirent de plus belle. Thomas mourut peu de temps après sa visite, mais l'image du second du chirurgien maltraité au point d'en avoir le cerveau dérangé hanta Clarkson « jour et nuit ». Clarkson expliqua que ce type de rencontres alluma « un brasier d'indignation dans [s]on cœur »[24].

Liverpool – la ville natale de Joseph Brooks Jr. et du *Brooks* – se révéla un endroit encore plus dur, comme on pouvait sans surprise s'y attendre de la part d'un port qui abritait quatre fois plus de navires négriers que celui de Bristol. Quand le bruit commença à courir qu'un homme qui cherchait à abolir le commerce des esclaves – et, par conséquent, à détruire la « gloire » de la cité – était en ville, et que, de plus, il dînait en public chaque soir, au *King's Arms*, les curieux s'empressèrent de venir le voir pour s'entretenir avec lui. Ils entraînaient Clarkson dans des discussions animées qui, généralement, dégénéraient très vite en un torrent d'insultes et de menaces. Clarkson était par conséquent ravi d'avoir à ses côtés le Dr. Alexander Falconbridge, un abolitionniste « athlétique et à l'air résolu » qui avait accompli quatre voyages négriers : ses forces, dans le débat, pouvaient servir de plus d'une manière. À chaque fois que Clarkson sortait la nuit, Falconbridge – toujours « bien armé » – l'accompagnait. Clarkson reçut des lettres anonymes le menaçant de mort s'il ne quittait pas immédiatement la ville. Non seulement il refusa de partir, mais il refusa même de changer de

logement, de peur de trahir « une peur déshonorante vis-à-vis de [s]es visiteurs potentiels » et, par conséquent, de nuire à la cause[25].

La plupart des capitaines et des marchands d'esclaves de Liverpool commencèrent alors à éviter Clarkson, et ceux qui ne l'évitaient pas essayèrent de le tuer. Un après-midi orageux, un groupe de huit ou neuf hommes (dont deux ou trois qu'il avait déjà aperçus au *King's Arms*) tentèrent de le jeter du musoir[26]. Loin de se décourager, Clarkson sortit de cette mésaventure plus déterminé que jamais. Bientôt, il estima avoir réuni suffisamment de preuves pour poursuivre en justice le marchand, le capitaine et le second responsables du meurtre d'un marin nommé Peter Green, mais ses amis de Liverpool paniquèrent à cette perspective, jurant qu'il « allait se faire réduire en miettes, et que, de la maison où il logeait, il ne resterait que des cendres ». Le médecin abolitionniste James Currie critiqua Clarkson pour préférer le témoignage de « la classe la plus vile de marins » à celui des citoyens vertueux. Mais le problème était que les individus « respectables » qui s'opposaient à la traite, comme Currie, vivaient dans la terreur de la puissance des marchands d'esclaves et n'osaient pas parler. Le même phénomène s'était déjà produit à Bristol[27].

Pendant ce temps, la rumeur de la présence de Clarkson et de ses objectifs se répandit sur le front de mer, et les marins commencèrent à se présenter par groupes de deux ou trois au *King's Arms* pour raconter leurs histoires et les mauvais traitements qu'ils avaient reçus. Clarkson écrit : « Bien que personne d'autre n'osât m'approcher pour me communiquer des informations à propos du commerce des esclaves, ces marins étaient toujours désireux de me parler et de me narrer les torts qui leur avaient été faits, ne serait-ce que dans l'espoir de voir quelqu'un susceptible de les redresser. » En fin de compte, Clarkson aida des marins à porter leur affaire en justice neuf fois à Bristol et à Liverpool. Aucune de ces affaires ne fut portée devant une cour de justice, mais Clarkson parvint à chaque fois à obtenir un accord financier en faveur des marins maltraités et de leur

famille. Ces petites victoires ne furent possibles que parce que Clarkson garda en réserve et à ses frais dix-neuf témoins, tous des marins qui auraient normalement dû être à bord d'un navire au beau milieu de l'Atlantique, afin d'être sûr et certain d'obtenir la condamnation des coupables. Se fondant sur les violences faites aux marins, il parvint à la conclusion que le commerce des esclaves « n'était rien d'autre qu'un système barbare du début jusqu'à la fin »[28].

En écrivant à propos de lui-même, et à la troisième personne, Clarkson résumait ainsi son expérience auprès des marins de Bristol et de Liverpool : « Une certaine personne, sans aucun lien avec la loi, a pourtant reçu pas moins de soixante-trois requêtes en trois mois de la part de marins espérant obtenir réparation après avoir subi la fureur de leurs officiers à bord de leurs navires respectifs. » Tous sauf deux avaient travaillé à bord de navires négriers. Clarkson ne fut pas seulement touché par les histoires que lui racontaient les marins, mais également par leur piètre condition physique. Dans la préface de son pamphlet, il explique les preuves qu'il a pu rassembler auprès de John Dean et d'autres marins : « J'ai également à ma disposition une *démonstration oculaire*, dans la mesure où il est possible d'admettre comme preuve la vue de leurs corps mutilés[29]. »

Presque tout ce que Clarkson a accompli dans les années suivantes pour la cause abolitionniste tire son origine de ce qu'il fit à cette époque avec et pour ces marins. Les connaissances qu'il acquit alors sur les marins – et grâce aux marins – sont au tout premier plan de deux de ses ouvrages, *An Essay on the Impolicy of the African Slave Trade*, publié en juillet 1788, et *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*, publié en avril 1789. Encore plus important, peut-être, était le recueil de vingt-deux entretiens avec des marins publié en avril 1789 sous le titre *The Substance of the Evidence of Sundry Persons on the Slave-Trade Collected in the Course of a Tour Made in the Autumn of the Year 1788*, au moment même où la société abolitionniste de Londres

préparait son placard « Plan et sections d'un navire négrier » : tous deux furent distribués à tous les membres du Parlement en vue de préparer le vote sur le commerce des esclaves qui devait avoir lieu le 11 mai. Seize des marins interrogés dans le livre avaient travaillé dans le commerce des esclaves, et six autres l'avaient observé de près, principalement au cours de patrouilles de la Royal Navy sur les côtes africaines. La moitié de ceux qui avaient travaillé sur des négriers l'avaient fait à l'échelon le plus bas de la hiérarchie du navire, en tant que « *foremastmen* » (littéralement, des « hommes de misaine »), c'est-à-dire des marins ordinaires, ou en tant que « garçons », c'est-à-dire des apprentis. Deux d'entre eux avaient été capitaines dans la traite, et six, seconds ou travailleurs qualifiés (même si trois de ces derniers s'étaient élevés à cette position après avoir commencé comme simples marins)[30].

Il est fort instructif de considérer l'image et le texte du placard du *Brooks* en même temps que les entretiens avec les marins, car l'on peut ainsi se faire une idée – des plus sordides – des informations pour lesquelles Clarkson avait été mandaté par la société de Londres au mois de juin 1787. L'un après l'autre, les marins lui avaient tous expliqué l'organisation des ponts sur un navire négrier – la cale, le pont inférieur et le pont principal ; la manière dont les hommes esclaves étaient enchaînés ensemble ; la manière dont ils étaient stockés sur le pont inférieur ; la manière dont ils étaient nourris, gardés et contraints de « danser » pour faire de l'exercice ; la manière dont la maladie et la mort étaient le lot des marins comme des esclaves. Ils expliquèrent à Clarkson que le commerce des navires négriers n'était en aucun cas une « pouponnière » pour les marins, comme le soutenaient ses défenseurs, mais bien plutôt un cimetière. Il est extrêmement important de souligner qu'absolument tous les faits qui sont mentionnés dans le texte accompagnant l'image du *Brooks* peuvent être retrouvés dans les entretiens conduits par Clarkson avec les marins, et ce

dans la période qui précède immédiatement la conception, la publication et la circulation du placard[31].

Il y a une sorte d'ironie cruelle dans le fait que le mouvement abolitionniste naissant ait focalisé sa capacité d'empathie sur la figure du marin, ces derniers ayant perpétré un grand nombre des horreurs de la traite. Certes, Clarkson et les membres de la société abolitionniste de Londres rendirent également compte de la situation critique des « Africains blessés », mais jamais ils ne récoltèrent *leurs* histoires à propos du navire négrier et du Passage du Milieu, alors qu'ils auraient pu à l'époque très facilement le faire à Londres, à Liverpool ou à Bristol. L'expérience des esclaves était après tout la plus profonde des histoires d'« en bas » (au sens littéral : une histoire du pont inférieur), et il semblerait d'ailleurs qu'Equiano était parfaitement conscient de cette ultime exclusion et de la nécessité de faire entendre une voix spécifiquement africaine lorsqu'il publia son autobiographie qui fit école, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African* (1789). En mettant l'accent sur le malheur des marins, Clarkson et ses comparses abolitionnistes faisaient le pari que le gouvernement et le grand public britanniques seraient davantage sensibles à un appel fondé sur la race et sur la nation. Toujours est-il que ce pari était fort risqué, dans la mesure où l'utilisation de marins de bas étage comme sources se prêtait aux préjugés de classe les plus brutaux. Quand le marin Isaac Parker fut introduit au cours des audiences de la Chambre des communes, en mars 1790, un témoin remarqua que « toute la commission pleurait de rire ». Les membres pro-esclavage se mirent alors à se moquer de William Wilberforce, le chef des abolitionnistes au Parlement : « Est-ce que vous allez nous amener des gardiens de navire et des balayeurs de ponts afin qu'ils concurrencent nos amiraux et nos hommes d'honneur ? Il serait peut-être temps de clore la présentation des moyens des preuves, non ? » Imperturbable, à l'aide de phrases courtes et simples, Parker décrivit, entre autres, la flagellation, la

torture et enfin la mort par la main du capitaine Thomas Marshall d'un enfant esclave qui refusait de manger à bord du *Black Joke* en 1764. Comme des douzaines d'autres marins, Parker avait « dit la vérité au pouvoir[32] » ; son témoignage détaillé condamna la traite d'une manière bien plus définitive que ne l'aurait fait n'importe quelle dénonciation morale abstraite[33].

Thomas Clarkson, jeune pasteur de la classe moyenne frais émoulu de Cambridge et somme toute assez naïf, se retrouva face à face avec la violente lutte des classes qui faisait rage sur les ponts des navires et sur les fronts de mer des ports dédiés au commerce des esclaves. Il se rangea courageusement aux côtés des marins. Ce faisant, il gagna à la fois de la crédibilité auprès des marins et une connaissance du terrain qui se révélerait inestimable pour le mouvement abolitionniste. Il discuta avec des déserteurs, des infirmes, des rebelles, des laissés-pour-compte, avec ceux qui avaient mauvaise conscience – en un mot, il discuta avec des dissidents qui connaissaient le commerce des esclaves de l'intérieur et avaient toutes sortes d'histoires abominables à raconter à son propos. Il se servit de ces histoires pour faire de la traite, qui, pour la plupart des gens, ne restait qu'une proposition lointaine et abstraite, quelque chose de concret, d'humain et d'immédiat. Le placard du *Brooks* ne représente ainsi que l'un des nombreux succès du travail de journalisme d'investigation radical que Clarkson mena sur le front de mer. Il avait réussi à injecter dans le mouvement ce qu'il appelait « une connaissance nautique de premier ordre », connaissance dont les effets furent aussi profonds que puissants. Cette réussite fut fondatrice[34].

Le *Brooks* au cœur de la tourmente

Entre 1788 et 1792, un débat enragé opposa les défenseurs du commerce des esclaves à ses adversaires, au cours duquel les navires négriers en général et le *Brooks* en particulier jouèrent un rôle majeur. Le travail de Clarkson auprès des marins rendit possibles une nouvelle circulation de l'expérience prolétarienne, la traduction en d'autres idiomes culturels d'un certain type d'expériences et de connaissances. Clarkson créa un lien entre les marins travaillant dans la traite des esclaves et les membres du Parlement qui enquêtaient sur le commerce des humains, ainsi qu'avec un lectorat métropolitain avide d'en apprendre plus sur des horreurs qui se déroulaient le plus souvent bien au-delà de son horizon d'expérience. En rendant publiques les histoires des marins, Clarkson leur permit d'apparaître dans de nouvelles formes orales ou écrites, dans des discours (William Wilberforce), des conférences (Samuel Taylor Coleridge), des poèmes (Robert Southey, Hannah More), des sermons (Joseph Priestley), des illustrations (Isaac Cruikshank), des témoignages, des tables statistiques, des articles, des pamphlets et bien sûr des livres, le tout des deux côtés de l'Atlantique. L'image et la réalité du navire négrier, comme d'ailleurs quasiment tous les aspects du travail de recherche de Clarkson, essaimèrent vite et loin. Des milliers d'exemplaires du placard furent reproduits et circulèrent à Paris, à Édimbourg et à Glasgow, et, de l'autre côté de l'Atlantique, à Philadelphie, à New York et à Charleston, ainsi qu'à Newport et à Providence, Rhode Island, villes dans lesquelles les journaux expliquèrent qu'il était possible d'acheter un certain « nombre de planches gravées aussi élégantes que poignantes représentant les souffrances de nos frères à bord d'un navire négrier ». La reproduction du *Brooks* devint l'une des images centrales de cette époque, et fut suspendue dans les lieux publics pendant les campagnes

de pétitions ainsi que dans les maisons et les tavernes de tout le pourtour de l'Atlantique[35].

Parlant des navires négriers, William Wilberfoce tint un discours qui devait longtemps frapper les esprits : « Tant de misère condensée dans si peu d'espace dépasse ce que l'imagination humaine est capable de concevoir. » Ces mots signalaient à la fois un choix de sujet stratégique et la nature de la tâche à accomplir. Tous les abolitionnistes, les uns après les autres, martelèrent l'étendue des horreurs qui se déroulaient à bord des navires négriers – les raclées, la cruauté ordinaire, la tyrannie du capitaine, la maladie et la mort, et, en un mot, tous les thèmes identifiés par Clarkson pendant la période qu'il passa chez les marins. Si le commerce des esclaves avait longtemps survécu entre autres raisons parce qu'il se déroulait bien trop loin des métropoles, les abolitionnistes étaient dorénavant déterminés à ramener à la maison sa puanteur et sa brutale réalité, et de telle sorte que personne ne puisse y être aveugle[36].

Ceux qui essayaient de parer ces attaques, comme par exemple les délégués officiels de la ville de Liverpool qui témoignèrent lors des audiences parlementaires, présentèrent avec audace le navire négrier comme une technologie propre, moderne et sûre. Robert Norris, un ancien capitaine reconverti dans le commerce, expliqua au Conseil privé[37] et à la commission parlementaire que les esclaves disposaient de quartiers propres (traités régulièrement avec de l'encens et du citron) ; d'une bonne nourriture ; de beaucoup de musique, de chants et de danses ; et qu'ils avaient même droit à certains luxes, comme du tabac, de la fine, et, pour les femmes, des perles. Les captifs dormaient sur des « planches propres », plus saines que les « lits ou les hamacs ». Pourtant, jamais le capitaine Norris n'avait échangé son propre matelas contre une planche nue… La promiscuité n'était pas un problème, parce que, si les esclaves « se tenaient si près les uns des autres, c'était par choix ». Ils préféraient réellement « être serrés les uns contre les autres ». Ils avaient au-dessus de leur tête des « grilles spacieuses » ainsi qu'« une rangée d'écoutilles tout autour du navire pour permettre une libre circulation de l'air frais ». Norris, comme on le voit, fit de son mieux pour défendre le navire négrier, mais, au regard des preuves horribles apportées par les témoins

abolitionnistes, ses descriptions paraissaient tout simplement absurdes, à tel point qu'elles semblaient une invite à le tourner en ridicule, comme le fit Wilberforce au cours de son fameux discours du 12 mai 1789 : avec ces chambres parfumées, cette nourriture délicieuse et toutes ces occasions d'amusement, Norris donnait presque à voir une « scène de plaisir et même de débauche ». Les Africains, vraiment, « se réjouissaient-ils à ce point de leur captivité »[38] ?

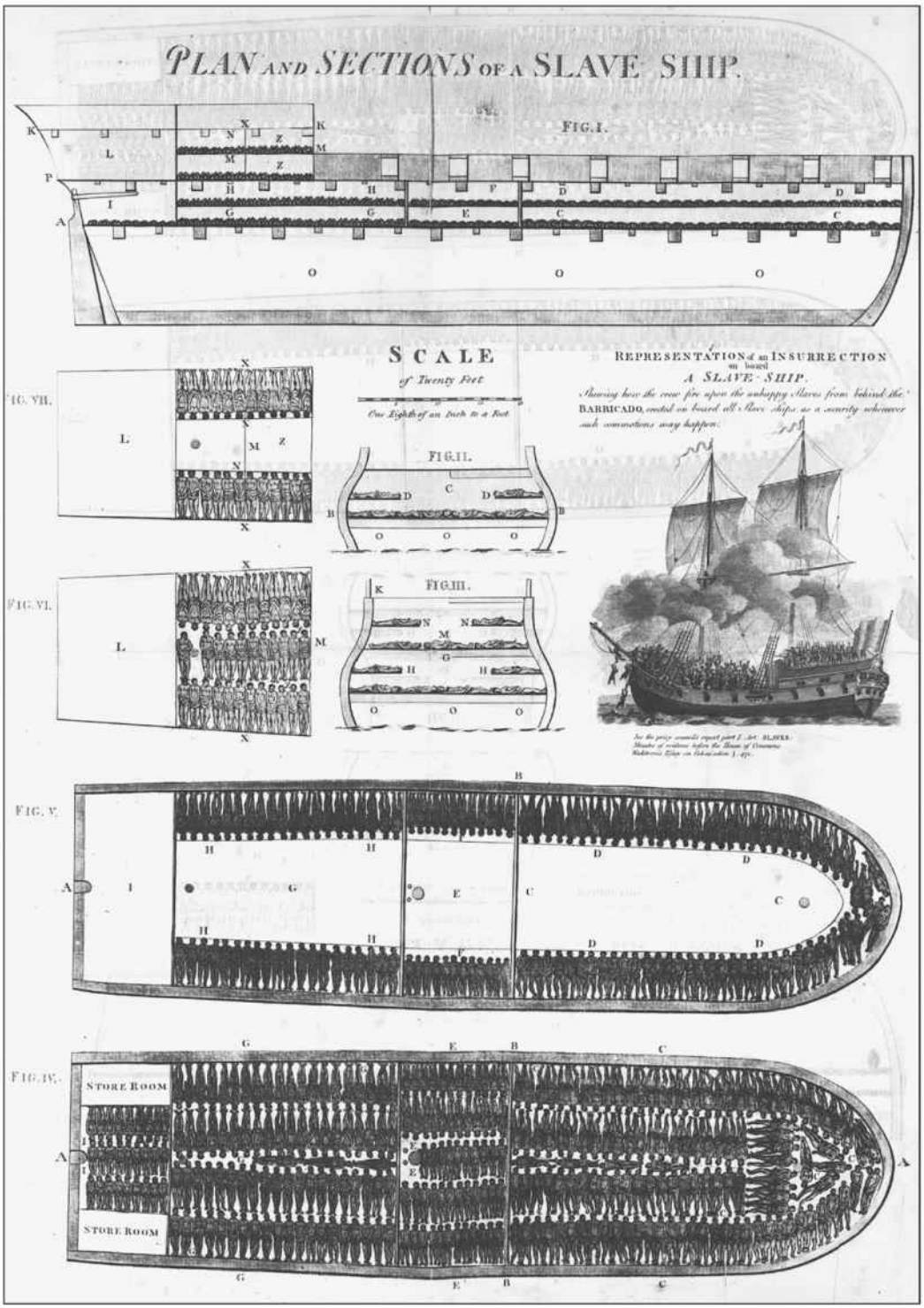
Non seulement les défenseurs de la traite étaient en train de perdre le débat au sujet du navire négrier, mais ils s'en rendaient parfaitement compte. Deux choses le prouvent : tout d'abord, la rapidité avec laquelle ils en sont venus à adopter le langage de leurs adversaires, à parler l'idiome de l'« humanité ». L'achat d'esclaves était en réalité un acte humanitaire car ceux d'entre eux qui n'étaient pas vendus se faisaient presque toujours massacrer par leurs sauvages ravisseurs africains. Par conséquent, les négriers anglais sauvaient des vies ! Ensuite, un signe encore plus évident que les défenseurs de la traite étaient conscients d'être en train de perdre la bataille est la retraite stratégique qu'ils opérèrent. Face à ces preuves accablantes et éternellement répétées des horreurs du navire négrier, les représentants des partisans de la traite reconnurent qu'il y avait bien des « abus », et embrassèrent la cause de la régulation dans un ultime effort pour repousser l'abolition totale. Puis, ils revinrent à leur argument préféré, l'argument économique : le commerce des humains avaient certes des aspects regrettables, mais le commerce des esclaves, et, en fait, l'ensemble du complexe de l'esclavage dans l'Atlantique anglophone contribuaient avec force aux intérêts économiques nationaux et impériaux de la Grande-Bretagne. La traite des esclaves africains était essentiel au commerce, à l'industrie et à l'emploi, expliquaient dans leurs pétitions les marchands, les fabricants et les travailleurs de Liverpool, de Bristol, de Londres et de Manchester. Démanteler la traite – ou, pire, l'abandonner à l'ennemi juré français – était tout simplement impensable. Pendant tout le débat, la technique la plus efficace qu'employèrent les partisans de la traite pour soutenir les assauts des abolitionnistes sur le navire négrier consista à botter en touche[39].

L'image du navire négrier en général et celle du *Brooks* en particulier occupèrent une place prépondérante au cours de ces débats parlementaires. Sir William Dolben, un membre modéré du Parlement qui représentait l'université d'Oxford, monta à bord d'un navire négrier à l'ancre dans la Tamise : cette expérience bouleversa sa vie. Soudain devenu capable d'imaginer le triste destin de ces « pauvres malheureux » entassés les uns contre les autres, il mena campagne pour réduire la surpopulation à bord des navires négriers. Quand Charles James Fox, à l'éloquence habituellement tout à fait honorable, ne trouva pas ses mots pour décrire le Passage du Milieu alors qu'il s'exprimait devant la Chambre des communes en avril 1791, il renvoya les parlementaires « à la section imprimée du navire négrier ; là où l'œil peut voir ce que la langue s'avère incapable de décrire ». Peu de temps après, lord Windham lutta tout autant pour exprimer les souffrances causées par le commerce des esclaves : « La section du navire négrier, toutefois, pallie la déficience du langage, et abolit toute nécessité de débattre plus avant de ce sujet[40]. »

Le *Brooks* eut également un impact dans le Paris révolutionnaire, où Clarkson avait passé six mois à organiser la cause et à faire circuler son image à chaque fois que cela lui était possible. Il rapporta qu'après avoir vu la représentation du navire négrier, l'évêque de Chartres déclara que, dorénavant, à propos de la traite, « rien ne serait trop barbare qu'il n'y croie volontiers ». Quand l'archevêque d'Aix la vit, « son sentiment d'horreur fut tel qu'il perdit presque l'usage de la parole ». Le comte de Mirabeau, le grand orateur de la Révolution française, fut captivé par l'image et convoqua immédiatement un menuisier pour qu'il en fît un modèle, « avec des petits hommes et des petites femmes de bois, peints en noir, pour représenter les esclaves stockés à leur place ». Il conserva le modèle réduit de 90 cm dans sa salle à manger et décida de s'en servir lors d'un discours contre le commerce des esclaves à l'Assemblée nationale. Quand Louis XVI demanda au directeur général des Finances et ministre d'État Jacques Necker de lui apporter de la documentation afin qu'il en apprenne davantage sur ce commerce de chair humaine devenu subitement controversé, le conseiller lui fournit l'essai de Clarkson, *The Impolicy of the Slave Trade*, ainsi que des « spécimens de l'artisanat africain ».

Il refusa en revanche de lui apporter le fameux plan du navire négrier, car il pensait que « Sa Majesté s'en serait trouvée fort affectée, car elle était alors indisposée »[41].

Au sein du débat public plus large sur la traite, les abolitionnistes radicaux ne se contentèrent pas de simplement exposer les souffrances des Africains asservis ; ils détaillèrent également les actes individuels et collectifs de rébellion contre les conditions de vie qu'ils découvraient à bord des navires négriers. Ils défendaient le droit des esclaves à se soulever et à se révolter afin de recouvrer leur « liberté » perdue. Clarkson alla même jusqu'à défendre la Révolution haïtienne, soutenant que ces esclaves qui s'étaient affranchis tout seuls « ne faisaient qu'essayer de donner raison aux inaliénables droits de l'homme ». La possibilité de l'insurrection comme sa mise en œuvre étaient également présentes dans le texte qui accompagnait la représentation du *Brooks* : les placards de Plymouth, Philadelphie et New York les mentionnaient chacun une fois, et celui de Londres deux fois. Les abolitionnistes modifièrent leur outil de propagande visuelle pour y inclure l'image d'une insurrection d'esclaves en pleine mer. À la vue de la section du *Brooks*, on ajouta donc une illustration intitulée « Représentation d'une insurrection à bord d'un navire négrier » qui avait à l'origine été publiée dans un livre de Carl Bernhard Wadström, *An Essay on Colonization, particularly applied to the Western coast of Africa… in Two Parts* (Londres, 1794). On pouvait y voir un équipage tirant sur des esclaves rebelles depuis le *barricado*[42].


PLAN AND SECTIONS OF A SLAVE SHIP.
FIG. I.
SCALE
of Twenty Feet
One Eighth of an Inch to a Foot
FIG. II.
FIG. III.
FIG. VI.
FIG. V.
FIG. IV.
STORE ROOM
STORE ROOM
REPRESENTATION of an INSURRECTION on board A SLAVE-SHIP.
Shewing how the crew fire upon the unhappy Slaves from behind the BARRICADO, erected on board all Slave ships, as a security whenever such commotions may happen.

Le *Brooks*, avec l'insurrection.

Un nouveau débat

Le rôle du *Brooks* dans le débat s'intensifia quand un nouveau drame dans lequel le navire était impliqué survint à Westminster en 1790 et occupa le devant de la scène médiatique nationale. Le Dr. Thomas Trotter et le capitaine Clement Noble, qui avaient navigué ensemble à bord du *Brooks* en 1783-1784, participèrent aux séances de la commission parlementaire. Le médecin était un jeune homme qui avait été chirurgien dans la Royal Navy, démobilisé après la guerre d'Indépendance des États-Unis et embauché à bord d'un négrier. Cette expérience l'avait rempli d'horreur et il en était ressorti fermement opposé à la traite[43]. Le capitaine Noble avait fait neuf voyages vers l'Afrique, deux comme second et sept comme capitaine, dont quatre fois sur le *Brooks*, avant la publication du plan et des sections du navire. Il avait fait fortune, et était devenu propriétaire de navires et marchand. C'était, sans surprise, un ardent défenseur de la traite[44].

Comme s'il désirait aggraver par ses mots la représentation du *Brooks*, Trotter entreprit d'expliquer à quel point les conditions de vie du pont inférieur étaient épouvantables. Les esclaves étaient parqués par le second tous les matins, et « attachés ensemble comme des petites cuillers (« *spoonways* »), pour reprendre le terme technique ». Tous ceux qui n'étaient pas à leur place y étaient menés à coups de chat-à-neuf-queues. La masse d'humains était si serrée que Trotter, qui descendait sur le pont inférieur en journée, « ne pouvait circuler parmi eux sans leur marcher dessus ». De plus, cet emprisonnement claustrophobe poussait les esclaves à haleter pour respirer et à vivre en permanence dans « la terreur de la

suffocation ». D'ailleurs, Trotter croyait bien que certains en étaient morts. Trotter fit également état des « danses » qui se déroulaient sur le pont principal du *Brooks*. Ceux qui étaient confinés dans les fers « se voyaient donner l'ordre de se mettre debout et de bouger comme ils le pouvaient ». Ceux qui résistaient « y étaient forcés par des coups de chat-à-neuf-queues », mais beaucoup d'entre eux résistaient quand même, et « refusaient de le faire, et ce, quelle que soit la sévérité de ce mode de châtiment »[45].

L'interrogatoire continua avec le capitaine Noble. Quand on lui demanda de combien d'espace disposait chaque esclave, une question très certainement posée par un membre du Parlement qui avait vu le schéma du *Brooks*, Noble répondit : « Je ne sais pas exactement, je ne l'ai jamais mesuré ou calculé ; ils avaient bien assez d'espace pour s'allonger, et quand bien même on leur aurait accordé trois fois plus d'espace qu'ils seraient restés lovés les uns contre les autres. Ils le font toujours, avant même que leurs quartiers ne soient à moitié pleins. » Les conditions de vie sur le pont inférieur étaient bonnes, témoigna-t-il, et il le savait très bien, lui, parce que, contrairement à d'autres capitaines, il y descendait régulièrement. Il voulut bien admettre que certains esclaves étaient un peu déprimés quand ils montaient pour la première fois à bord, « mais ils s'en remettaient en général très vite, et, d'ailleurs, ils sont le plus souvent de très bonne humeur tout le temps qu'ils passent à bord des navires ». Contrairement à Trotter, il ajouta que les hommes esclaves « adoraient danser ». Quelques-uns, certes, étaient un peu boudeurs, et il fallait alors que le second « les persuade de danser ». Si la persuasion échouait, alors « on les laissait libre de faire ce qu'ils voulaient »[46].

Sur la question de l'autorité, Trotter expliqua que les marins comme les captifs africains étaient opprimés par un tyran « dont le caractère était parfaitement adapté au commerce des esclaves ». Trotter avait une fois entendu le capitaine Noble se vanter devant un groupe de ses pairs de la

punition qu'il avait inventée pour un de ses marins récalcitrant lors d'un précédent voyage : le capitaine transportait pour son propre compte (c'est-à-dire pour faire du commerce privé) une douzaine de petits oiseaux africains exotiques qu'il comptait vendre une fois arrivé aux Antilles ; ils moururent tous, et il en vint à soupçonner un marin mutin – un Noir de Philadelphie – de les avoir tués. Il ordonna alors à ses hommes de le fouetter et le fit enchaîner à l'un des mâts : quotidiennement, pendant douze jours, il fut nourri de l'un de ces petits oiseaux morts (qui, en taille, se situait quelque part entre le moineau et la grive). Noble raconta cette parabole du pouvoir « avec un degré de fierté et de satisfaction qui aurait fait honte à un Peau-Rouge scalpeur de têtes ». Quand il eut fini, ses confrères le félicitèrent et « applaudirent son esprit d'invention pour ce châtiment innovant ». Trotter, lui, fut horrifié en entendant narrer cet « acte gratuit de barbarie ». Il ajouta que, lors de son propre voyage, plusieurs marins s'étaient fait « fouetter sans aucune pitié » et que les mauvais traitements de Noble faillirent provoquer une mutinerie[47].

Le capitaine Noble répondit à cette attaque en se présentant comme quelqu'un de raisonnable et d'humain, un homme gouvernant un navire heureux. Il traitait bien ses esclaves et ses marins, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle il avait eu lors de son voyage un taux de mortalité si bas. Durant son voyage avec Trotter, il ne perdit que trois marins – l'un à cause de la variole, un autre par noyade et le dernier de « mort naturelle ». Il perdit en revanche cinquante-huit esclaves, et suggéra qu'il fallait peut-être en chercher la raison dans le fait que le Dr. Trotter « s'était montré particulièrement inattentif aux devoirs de sa charge » et « avait passé beaucoup trop de temps à se pavaner dans ses beaux habits » – Trotter était-il un dandy ? Noble prétendit que jamais un esclave n'était mort à bord de son navire à cause d'une « correction ». Il se souvenait avoir puni un marin « qui maltraitait les esclaves et se montrait très insolent à mon égard – mais je crois que c'est la seule fois où un marin fut fouetté de tout le voyage ». Il

était d'ailleurs un maître si bon et si tendre que ses marins voulaient toujours reprendre du service sous ses ordres une fois le voyage achevé. « Vraiment, je ne connais presque aucun exemple du contraire »[48], affirma-t-il avec assurance.

Malheureusement pour le capitaine Noble, les listes d'effectifs du *Brooks* venaient à l'appui du récit que faisait Trotter des relations entre le capitaine et l'équipage : pendant ses trois voyages comme capitaine, seulement 13 des 162 hommes qu'il avait embauchés signèrent pour un autre voyage, et la plupart de ces hommes étaient des seconds (qui y avaient donc un intérêt économique), des membres de sa famille, ou des apprentis qui, eux, n'avaient pas vraiment le choix. On pourrait charitablement soutenir que la mémoire du capitaine lui fit défaut quand il témoigna devant la commission parlementaire, mais il semble plus juste d'affirmer qu'il mentait[49]. Trotter alla plus loin que le diagramme du *Brooks* en ramenant à la vie, dans la salle d'audience, certains de ces esclaves sans visage couchés sur le dos. Emboîtant le pas à Clarkson, il fit de l'histoire orale devant la commission parlementaire. Il avait discuté avec des hommes, des femmes et des enfants qui avaient été embarqués – avec certains en anglais, avec d'autres en langage gestuel (ce qu'il appelait « des gestes et des mouvements »), et, parfois, avec l'aide d'un interprète. Il expliqua : « Il y a peu d'esclaves qui soient montés à bord et auprès desquels je ne me sois pas enquis de la raison de leur servitude. » Trotter remarqua que deux groupes ethniques étaient principalement représentés à bord du *Brooks*, et que l'hostilité entre les deux groupes avait une longue histoire en Afrique : il s'agissait des Fantis des côtes et de ceux qu'il appelait les « Duncoes », et qui, en fait, étaient des Chambas de l'intérieur des terres (en fanti, « *duncoe* » signifie « créature stupide »). Contrairement au capitaine Noble, qui pressait les marchands noirs « de lui fournir des esclaves par tous les moyens » sans jamais s'interroger sur leur légitimité à les vendre ou sur la manière dont ces derniers étaient devenus esclaves, Trotter leur demandait

toujours comment ils étaient arrivés sur le navire, et découvrit que la grande majorité d'entre eux avaient été enlevés. Ils étaient généralement présentés de manière fallacieuse comme des « prisonniers de guerre ». Il découvrit également que la séparation des esclaves d'avec leur famille et leur foyer les plongeait inévitablement dans des abîmes de désespoir. La nuit, Trotter entendait souvent les esclaves « faire une sorte de hululement mélancolique, un bruit qui exprimait une angoisse extrêmement profonde ». Il demanda à une femme qui lui servait d'interprète d'en découvrir la cause. Elle rapporta que ces cris viscéraux étaient le fait d'esclaves qui se réveillaient en sursaut après avoir rêvé qu'ils étaient rentrés chez eux et avaient retrouvé leurs proches, et réalisaient en ouvrant les yeux qu'ils étaient toujours enfermés sur le pont inférieur de l'horrible navire[50].

Le récit que fit le chirurgien de la vie à bord du *Brooks* coïncidait avec le texte abolitionniste qui accompagnait l'image du navire publiée une année et demie auparavant. Il avait pour thèmes majeurs les mauvais traitements subis par les marins, et, plus important, par les esclaves ; la manière dont ces derniers étaient enchaînés et parqués dans un espace réduit, dont ils étaient organisés, dont ils survivaient, ou ne survivaient pas. Cette coïncidence des deux discours n'est justement pas une coïncidence. À l'époque où Trotter adopta cette attitude devant la commission parlementaire de la Chambre des communes, en mai 1790, le mouvement abolitionniste avait déjà donné sa forme au discours public sur le commerce des esclaves, précisément en attirant l'attention sur ces thèmes. Curieuse ironie du sort, l'image du *Brooks* contribua à donner sa forme au témoignage de Trotter à propos de ce qui s'était *réellement passé* à bord du *Brooks*. Thomas Clarkson et ses camarades abolitionnistes avaient déjà distribué aux membres du Parlement leur « Plan et sections d'un navire négrier », et, surtout, ils avaient déjà commencé à travailler avec William Wilberforce et d'autres membres du Parlement pour développer un ensemble de questions fondées sur leurs connaissances et qui devaient être

posées à Trotter, à Noble et à tous les nombreux autres témoins – sur le stockage et l'allocation de l'espace, sur les routines quotidiennes, ainsi que sur la manière dont étaient traités à la fois les esclaves et les marins.

Impact

Clarkson a toujours insisté sur le fait que ce qui conférait sa force à l'image du *Brooks* résidait avant tout dans sa capacité à pousser toute personne à s'identifier aux « Africains blessés » du pont inférieur du navire et à les prendre en pitié. Le placard était « conçu pour donner au spectateur une idée des souffrances des Africains pendant le Passage du Milieu, et d'une manière si intime qu'il ne pourra faire autrement que se déclarer contre la traite ». L'image devait donc inciter tout individu à prendre part au débat sur le commerce des esclaves, ainsi que l'avait espéré Thomas Cooper, et ce avec une nouvelle compréhension, plus humaine, de ce qui était en jeu. En mettant en scène les horreurs de ce moyen de transport, la représentation devait en appeler directement aux émotions de l'observateur et graver profondément le problème de la traite dans sa mémoire. « Elle tirait des larmes de pitié pour ceux qui souffraient, et fixaient leurs souffrances au plus profond de leur cœur. » Ainsi, l'image devint « un langage, un langage à la fois intelligible et irrésistible ». Clarkson avait donc anticipé ce que les chercheurs modernes diraient plus tard du « vocabulaire iconographique » et de l'« identité visuelle » du mouvement abolitionniste[51].

Clarkson avait incontestablement été un excellent juge des effets du placard. Mais, après tout, il l'avait lui-même passé de main en main, et il en avait parlé avec beaucoup de gens. Parce qu'il se servait de cette image comme d'un instrument d'organisation, il lui était nécessaire de comprendre la manière dont il émouvait les gens et la façon dont il pourrait utiliser les émotions et les lumières que le placard engendrait. Il mérite par conséquent

la place de choix de plus grand interprète de la signification du *Brooks*. Et pourtant, une fois que l'on a dit cela et qu'on a rendu à César ce qui appartient à César, il reste l'impression que Clarkson n'a pas complètement rendu compte de la puissance de cette image. Elle porte en elle une autre dimension, que Clarkson avait comprise, mais dont il parle fort peu.

Le titre original du placard de Plymouth était « Plan du pont inférieur d'un NAVIRE AFRICAIN avec des NÈGRES dans la proportion de seulement un pour un tonneau ». La référence à la proportion, au nombre de personnes par tonneau au regard de la capacité de transport du navire, faisait directement écho au débat qui faisait rage autour du Dolben Act, ou Slave Carrying Bill, qui avait reçu la sanction royale[52] en juillet 1788, soit quatre mois avant la création de la première image du *Brooks*. Le débat concernait la profitabilité du commerce des esclaves. Par conséquent, l'image du *Brooks* et le texte qui l'accompagne ne doivent pas seulement être lus à la lumière des entretiens collectés et publiés dans *Substance of the Evidence*, mais également à celle d'*An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*, le pamphlet que Clarkson était en train d'écrire quand l'image du navire négrier fut publiée pour la première fois.

Le pamphlet de Clarkson s'ouvre sur un certain nombre de déclarations des représentants des intérêts négriers de Liverpool devant la Chambre des communes en 1788. Mr. Piggot, « avocat des marchands de Liverpool », expliqua que la restriction à « un homme par tonneau revenait pratiquement à abolir le commerce des esclaves ». Les autres délégués reprirent en chœur le même couplet. Robert Norris ajouta qu'avec une telle proportion, « il n'y aurait plus de bénéfices ». Alexander Dalziel soutint que le commerce des esclaves était déjà sur le déclin, et que toute restriction concernant le nombre d'esclaves que l'on avait le droit d'embarquer « ne ferait que l'accélérer ». James Penny expliqua que toute proportion inférieure à deux esclaves par tonneau rendrait tout simplement impossible « de continuer ce

commerce d'une manière avantageuse » ; un esclave ou un esclave et demi par tonneau, c'était déclarer l'abolition. John Tarleton expliqua qu'il avait été « *mandaté par les marchands de Liverpool pour affirmer que fixer la limite légale en dessous de deux esclaves par tonneau* (et cette vue coïncide parfaitement avec ma propre opinion) abolirait totalement et définitivement le *commerce des esclaves africains* ». John Matthew entreprit de fournir des calculs plus précis en estimant les profits et les pertes pour un navire de 100 tonneaux : à deux esclaves et demi par tonneau, le bénéfice était de 761.5.6 livres[53] ; à deux par tonneau, il était de 180.3.6 livres ; à un et demi par tonneau, le déficit était de 206.19.9 livres ; et, enfin, à un esclave par tonneau, la perte était de 590.1.0 livres. Les délégués de Liverpool s'étaient donc opposés à la régulation et avaient essuyé une défaite partielle avec le vote du Dolben Act qui fixait le ratio d'esclaves par tonneau de cinq à trois pour les deux cents premiers tonneaux, et de un pour chaque tonneau supérieur. Mais, très vite, ils réalisèrent qu'ils n'avaient pas d'autre choix que d'accompagner le mouvement et soutinrent une réforme et une régulation limitées pour se défendre contre le spectre de l'abolition pure et simple.

Par conséquent, l'image du *Brooks* n'était une critique pas seulement du commerce des esclaves, mais également d'un commerce des esclaves prétendument régulé et plus humain. Le schéma ne montrait pas les 609 esclaves qui avaient été réellement embarqués lors du dernier voyage du vaisseau, mais se contentait du chiffre davantage civilisé (et autorisé) de 482. Tout comme le pamphlet de Clarkson, l'illustration montrait que même la régulation était inhumaine. Clarkson souligna d'ailleurs que nombreux étaient ceux qui, après avoir jeté un coup d'œil à la gravure, « étaient convaincus que la régulation elle-même était parfaitement barbare »[54].

Le concept de « barbarie » est d'ailleurs sans doute la clé qui permet de comprendre la signification cachée de la représentation du *Brooks*. Mathew Carey a dit de cette image qu'elle était « une illustration frappante de la

barbarie du commerce des esclaves ». L'évêque de Chartres pensait que, grâce au *Brooks*, toutes les histoires qui couraient sur la barbarie du commerce des esclaves devenaient d'un coup dignes de foi. La plupart de ces histoires étaient d'ailleurs celles de marins qui considéraient que c'était la manière dont ils étaient traités qui était barbare. Après les avoir entendus, Clarkson parvint à la conclusion que le commerce de la chair humaine était barbare du début jusqu'à la fin. Seule l'abolition pouvait « détruire pour toujours les racines de la barbarie » du commerce des esclaves. Qui étaient les agents de cette barbarie cruelle et violente ? Ou, pour poser la question autrement, qui avait pu imaginer cet abominable navire ? Qui l'avait conçu ? Qui donc avait pu penser à cette façon inhumaine de disposer les individus à son bord ? Non seulement la représentation du *Brooks* avait su arracher à ses spectateurs des « larmes de pitié », mais elle déposait en eux les germes d'une terrible interrogation morale[55].

Ces questions se firent de plus en plus pressantes au fur et à mesure que l'image du *Brooks* évoluait. Une fois disparu l'esclave suppliant, le symbole de la Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade qui était présent sur le placard original de Plymouth, une fois supprimée dans le texte la mention de « nos semblables », et réduits, voire supprimés, les titres et les textes, de nombreux spectateurs du placard ne furent même pas conscients d'avoir sous les yeux de la propagande abolitionniste. Ils pensaient contempler l'œuvre d'un quelconque architecte naval ayant travaillé pour le compte d'un marchand d'esclaves. Cette ambiguïté s'avéra extrêmement précieuse pour le mouvement abolitionniste dans la mesure où elle rendit plus aisée la diabolisation de l'ennemi. Qui étaient les barbares, après tout ? Ce n'était certainement pas les Africains, ni les marins, qui, malgré leur savoir-faire technique, apparaissaient comme des victimes collatérales de la traite.

L'agent pratique de la violence, de la cruauté, de la torture et de la terreur, c'était le capitaine de navire négrier, comme le répétèrent sans cesse

les marins à Clarkson. Dans son *An Essay on the Comparative Efficiency*, il conférait au capitaine de négrier le titre de « personnage le plus méprisable de la terre ». Le capitaine Clement Noble pouvait bien prétendre qu'il ne « connaissait pas » l'espace disponible pour les esclaves sur son propre navire, qu'il ne « l'avait jamais mesuré ou calculé » : il savait pertinemment comment fourrer des centaines de corps dans un espace étroit, comme le prouvait le schéma du *Brooks*. Certes, son agencement des corps fut sans doute moins ordonné, davantage fondé sur son expérience que sur des connaissances scientifiques ; mais c'est exactement ce qu'il fit, avec violence et profit. Il était, selon Thomas Trotter, un praticien aguerri de la « barbarie »[56].

Il existait un barbare bien plus puissant et encore plus violent au-dessus du capitaine : son employeur, ce marchand contre lequel Clarkson s'était engagé dans un combat à mort. Ce dernier destinait *An Essay on the Comparative Efficiency* à l'ensemble du lectorat à l'exception des « marchands d'esclaves ». Ces derniers, après tout, avaient essayé de le tuer. C'était lui, le marchand d'esclaves, l'agent caché derrière le *Brooks*, le créateur de cet instrument de torture. C'était lui qui avait imaginé et fait construire le navire, qui était l'ultime architecte de son ordre social, l'organisateur de ce commerce et celui qui tirait profit de la barbarie[57].

La violence du marchand était double, à la fois pratique et conceptuelle. Ces deux types de violences étaient essentiels à la manière dont fonctionnait le navire négrier en tant que machine à produire une marchandise « esclave » destinée au marché du travail mondial. La violence de l'esclavage et la violence de l'abstraction se développaient conjointement et se renforçaient l'une l'autre. Au fur et à mesure que des corps étaient capturés, asservis, transportés et exploités, les marchands apprenaient à calculer au plus juste les besoins en main-d'œuvre à court et à long terme, et pouvaient ainsi jauger et réguler le flux transnational des forces de travail

depuis les navires négriers jusqu'aux plantations, aux marchés, et, en fait, au sein de tout le système du capitalisme atlantique[58].

Tout le génie de l'image du *Brooks* fut d'illustrer – et de critiquer – ces deux violences, en imprégnant les deux d'une sorte de qualité industrielle sinistre. L'image donnait à voir ce que les abolitionnistes écossais appelèrent une « économie rigoureuse » : « d'un bout à l'autre du vaisseau, nul espace dans lequel pouvait tenir une personne n'était laissé libre ». Elle évoquait à la fois une production en masse de corps mûrement réfléchie et l'anéantissement délibéré et systématique de l'identité individuelle. Elle dépeignait la violence et la terreur du navire, et, en même temps, capturait la rationalité et la logique froide et brutale qui régissaient les affaires des marchands – les processus par lesquels des êtres humains étaient réduits au statut de propriété, par lesquels le travail était transformé en une chose, en une marchandise dépouillée de toute considération d'ordre éthique. À l'époque troublée de la transition d'une conception morale à une conception politique de l'économie, le *Brooks* était comme le résultat cauchemardesque de cette évolution. Avec lui, on pouvait voir ce nouveau système économique moderne mis à nu, dans toute son horreur, une sorte de capitalisme sans pagne, ainsi que le fit remarquer Walter Rodney. Ce n'est pas pour rien que le *Brooks* fut qualifié de « navire capital ». Il était lui-même une concentration de capitaux et du capital : le symbole des hypothèses et des pratiques capitalistes à travers le monde, l'incarnation de la manière dont le monde devait être[59].

La réduction violente de l'état d'être humain à celui de simple propriété n'impliquait pas seulement la mort sociale, mais également la mort physique, également manufacturée à bord du navire négrier – même si, c'est vrai, les marchands et les capitaines s'évertuaient à garder leurs esclaves en vie afin de pouvoir les vendre aux Amériques, et à préserver la vie de leurs marins pour sauvegarder à la fois leur force de travail et la paix sociale. Même ainsi, les marchands firent de la mort un objet de planification

sociale à chacun de leurs voyages. Des esclaves et des marins allaient mourir, certes, mais ce n'était là que des simples faits neutres et empiriques de la vie des affaires. Les penseurs militaires d'aujourd'hui auraient appelé ces morts des « dommages collatéraux » ; pour les marchands et les capitaines, elles n'étaient que du « gâchis » de cargaison et de force de travail. Il était loin d'être accidentel, comme l'ont souligné certains chercheurs, que le *Brooks* eût la forme d'un cercueil[60].

Les abolitionnistes les plus radicaux interprétèrent ces morts comme des meurtres. Jeter 122 personnes encore vivantes par-dessus le bastingage du *Zong* fut sans conteste du meurtre, un crime qui fut dénoncé comme tel par des abolitionnistes tels qu'Olaudah Equiano ou Granville Sharp. Mais que dire de ceux qui étaient fouettés jusqu'à ce que mort s'ensuive après avoir tenté coûte que coûte de reconquérir leur liberté ? Et de ceux qui mouraient tout simplement parce qu'ils se retrouvaient dans des conditions de vie mortelles ? Peut-être était-ce là un « meurtre social ». Nombreux étaient les critiques du commerce des esclaves, d'Ottobah Cugoano à J. Philmore, qui n'avaient en tout cas aucun doute à ce sujet : le commerce des esclaves était un meurtre avec préméditation. À chaque voyage, des marchands et des capitaines tels que Joseph Brooks Jr. ou Clement Noble étaient concrètement confrontés à ce problème et effectuaient des « calculs diaboliques », des calculs de violence, de terreur et de mort. Leur logique meurtrière, avec son cortège d'assassinats « calculés au centimètre près », fut pour la première fois exposée au regard du public grâce au placard « Plan et sections d'un navire négrier », le *Brooks*[61].

Port final

Grâce au *Brooks* et à tous les autres moyens d'agitation politique et de persuasion qu'ils avaient à leur disposition, les abolitionnistes de Grande-Bretagne et d'Amérique réussirent à obliger leurs compatriotes à se dessiller les yeux face à la réalité du commerce des esclaves. Cette prise de conscience prit des formes différentes des deux côtés de l'Atlantique, pendant à peu près la même période, les années 1787-1808. Elle impliqua une coopération et une collaboration transatlantiques intenses entre les militants, qu'il s'agisse des moyens ou des fins de leur lutte, et, dans les deux cas, ils parvinrent à obtenir l'abolition officielle du commerce des esclaves. Les navires comme le *Brooks* n'avaient plus le droit légal de naviguer depuis des ports américains et britanniques pour rassembler des esclaves en Afrique et les livrer dans les plantations du Nouveau Monde.

Cette campagne intense d'un peu moins de cinq ans connut son apogée le 2 avril 1792, lors d'un débat parlementaire qui dura toute la nuit et au cours duquel on fit montre de plus d'éloquence que dans toute l'histoire de la Chambre. On parvint à un compromis, proposé par cet Écossais futé qu'était Henry Dundas : le commerce des esclaves serait aboli « progressivement ». Peu de temps après, le contexte international de la lutte abolitionniste se transforma : les révolutions en France et à Saint-Domingue étaient en train de changer de visage, et, en Angleterre, un certain radicalisme émergea qui renvoya les élites gouvernantes à leurs propres terreurs. La loi sur l'abolition progressive qui avait été votée par la Chambre des communes rencontra une résistance acharnée à la Chambre des lords. Quand l'Angleterre entra en guerre contre la France en

février 1793, les questions liées à l'intérêt national et impérial prirent le pas sur tout le reste et reléguèrent pour de nombreuses années la cause abolitionniste à l'arrière-plan. Clarkson, au bord de l'épuisement, se retira de la vie publique en 1794. Néanmoins, la cause continuait à accumuler de petites victoires – par exemple, le Slave Carrying Bill de 1799, qui renforça les restrictions imposées par le Dolben Act de 1788. En 1806, l'activité abolitionniste connut un second souffle, et, cette année-là, le Parlement vota le Foreign Slave Trade Bill, interdisant aux Anglais de vendre des esclaves aux colonies hollandaises et espagnoles du Nouveau Monde. La voie était libre pour l'abolition officielle de la traite, qui serait promulguée le 1er mai 1807 [62].

L'abolition s'imposa d'une manière différente aux États-Unis, pays où les principaux problèmes n'étaient pas posés par les cargaisons d'esclaves des marchands, mais bien plutôt par leur importation et leur achat par les planteurs. Des quakers, comme Anthony Benezet, réussirent à créer un mouvement contre le commerce des esclaves pendant les années 1770, à l'époque où, au début de la lutte pour l'indépendance, se propageait une certaine idéologie de la liberté. Le Congrès continental se déclara en 1774 contre les importations britanniques, dont les esclaves. Les abolitionnistes se découvrirent des alliés improbables chez des propriétaires d'esclaves de Chesapeake comme Thomas Jefferson ou James Madison. Les esclaves de ces derniers se reproduisaient entre eux, ce qui rendait non seulement accessoire mais économiquement franchement absurde l'importation régionale par navire négrier. Bientôt, dans un des premiers brouillons de la Déclaration d'Indépendance, Jefferson condamna le roi George III pour la licence qu'il accordait au commerce des esclaves. Mais ce passage fut retiré car il offensait les patriotes de Caroline du Sud et de Géorgie qui avaient de grands besoins en esclaves. Un compromis fut trouvé lors des débats constitutionnels de 1787 : l'article I, section 9, autorisait la poursuite du commerce des esclaves jusqu'en 1808. Mais les

abolitionnistes continuèrent à travailler au niveau des États, et, en 1788-1789, ils réussirent à faire passer des lois qui limitaient la traite dans les États de New York, du Massachusetts, de Rhode Island, de la Pennsylvanie, du Connecticut et du Delaware. En même temps, ils travaillèrent à approfondir leur coopération avec les militants en Angleterre et commencèrent à adresser une pétition au Congrès en 1790. En 1791, la révolution de Saint-Domingue éclata, et les maîtres américains craintifs interdirent aux navires négriers de jeter l'ancre dans leurs ports. Après de longues luttes politiques intestines, une loi sur l'abolition fut votée au niveau fédéral le 2 mars 1807, prenant effet le 1er janvier 1808. La loi était elle-même sans réel pouvoir, ce qui signifiait que le commerce des esclaves se poursuivrait d'une manière illégale pendant des années, mais elle restait une immense victoire[63].

Et le *Brooks* dans tout ça ? Eh bien, malgré ces débats acrimonieux, ces révolutions française et haïtienne qui faisaient trembler le monde sur ses bases, ces bouleversements intérieurs que connaissaient l'Angleterre, l'Amérique et tout le pourtour de l'Atlantique – malgré tout cela, donc, le *Brooks* continua de naviguer. Le vaisseau fit sept autres terribles voyages vers l'Afrique, en 1791, 1792, 1796, 1797, 1799, 1800, et le dernier en mai 1804, tous depuis son bon vieux port natal, Liverpool. Lors du dernier voyage du *Brooks*, le capitaine William Murdock navigua vers la côte du Kongo-Angola avec un équipage de 54 hommes, dans le but d'embarquer 322 captifs. Après un Passage du Milieu par le sud de l'Atlantique au cours duquel seulement deux Africains et autant de marins trouvèrent la mort, le *Brooks* gagna Montevideo sur le Rio de la Plata, où il déversa les 320 âmes qu'il avait encore à bord. Le navire avait fait son dernier voyage. Déjà vieux pour un négrier, avec une coque sans doute toute pourrie d'avoir passé trop de temps dans les eaux tropicales au cours des trente-trois dernières années, le navire légendaire fut condamné, et sans doute détruit dans la même année. La traite ne serait entièrement démantelée que trois

ans plus tard. Le vaisseau qui avait joué un si grand rôle dans le commerce des esclaves ainsi que dans la lutte contre ce dernier connut une fin paisible, et put pourrir loin des yeux des marchands et des abolitionnistes. Mais son image, elle, continuerait à naviguer autour de l'Atlantique pendant les décennies à venir : symbole éternel des horreurs de la traite, elle contribua partout et tout au long du siècle à faire progresser la lutte mondiale contre l'esclavage[64].

---

1. Entre 1788 et 1789, les navires négriers entamèrent 197 voyages depuis des ports britanniques, et 19 depuis des ports américains. Ces données sont tirées du *TSTD*.
2. Thomas Clarkson, *History*, vol. 2, p. III.
3. Thomas Cooper, Esq., *Letters on the Slave Trade : First Published in* Wheeler's Manchester Chronicle *and since re-printed with Additions and Alterations*, Manchester, 1787, p. 3-5. Pour un nouveau récit, puissant, des origines et des premiers temps du mouvement abolitionniste, voir Christopher Brown, *Moral Capital : Foundations of British Abolitionism*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2006.
4. Il existe un certain nombre d'excellents travaux récents sur l'image du navire négrier, dont J. R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery : The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787-1807*, Londres, Frank Cass & Co., 1998, p. 99-100 et 163-166 ; Philip Lapsansky, « Graphic Discord : Abolitionist and Antiabolitionist Images », in Jean Yellin Fagan et John C. Van Horne (dir.), *The Abolitionist Sisterhood : Women's Political Culture in Antebellum America*, Ithaca et Londres, Cornell University press, 1994, p. 201-230 ; Cheryl Finley, « Committed to Memory : The Slave-Ship Icon and the Black-Atlantic Imagination », in *Chicago Art Journal*, 1999, p. 2-21 ; Marcus Wood, « Imagining the Unspeakable and Speaking the Unimaginable : The "Description" of the Slave Ship *Brooks* and the Visual interpretation of the Middle Passage », in Katherine Quinsey, Nicole E. Didicher et Walter S. Skakoon (dir.), *Lumen : Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies*, Edmonton, Academic Printing and Publishing, vol. 16, 1997, p. 211-245 ; ainsi que Marcus Wood, *Blind Memory : Visual Representation of Slavery in England and America, 1780-1865*, Manchester et New York, Manchester University Press, 2000, p. 14-77.
5. « Admeasurement of the Ships at Liverpool from Captain Parrey's Account », sans date (1788), Liverpool Papers, Add. Ms. 38416, f. 209, BL ; « Dimensions of the following Ships in the Port of Liverpool, employed in the African Slave Trade », in *HCSP*, p. 67.
6. *Plan of an* AFRICAN SHIP'S *Lower Deck with* NEGROES *in the proportion of only One to a Ton*, Plymouth, 1788. Il semblerait que la reproduction qu'en fit T. Deeble de Bristol (17562/1, BRO) soit identique au placard de Plymouth. Voir également *Plan and Sections of a Slave Ship*, Londres, James Phillips, 1789 ; Thomas Clarkson, *History*, p. III. Il

convient de souligner que le fait d'envoyer en premier lieu Parrey à Liverpool n'était pas le fruit d'une volonté abolitionniste. William Pitt s'opposait au commerce des esclaves, et son propre but en réunissant des mesures de navires négriers était de permettre aux abolitionnistes et à leurs alliés de la Chambre des communes « de détecter toutes les représentations fallacieuses » que les représentants de Liverpool étaient susceptibles de produire au cours des audiences sur le commerce des esclaves ordonnées par le roi George III au début de l'année 1788. Voir Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, p. 535-536 ; réunion du 22 avril 1788, minutes de la commission sur l'abolition, Add. Ms. 21255, BL.

7. « Dimensions of the following Ships in the Port of Liverpool », in *HCSP*, p. 67. Les informations concernant les voyages du *Brooks* apparaissent dans le *TSTD*, # 80663-80673.
8. *Plan of an AFRICAN SHIP'S Lower Deck.*
9. Oldfield rappelle que William Elford était un ami de William Pitt. Voir J. R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery : The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787-1807*, *op. cit.*, p. 99.
10. *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton*, Philadelphie, Mathew Carey, 1780 ; *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton*, New York, Samuel Wood, sans date.
11. Philip Lapsansky écrit : « La fameuse représentation de 1789 d'une vue de coupe d'un navire négrier rempli de corps noirs enchaînés occupant chaque centimètre disponible du vaisseau fut réimprimée un nombre incalculable de fois à l'époque de l'esclavage américain. » Diverses versions du placard furent par exemple publiées dans l'édition augmentée du pamphlet de Charles Crawford, *Observations on Negro Slavery*, Philadelphie, 1790 ; Thomas Branagan, *The Penitential Tyrant*, New York, 1807 ; les nombreuses éditions de *History* de Thomas Clarkson ; et trois éditions du pamphlet de Samuel Wood, *Mirror of Misery*, en 1807, 1811 et 1814. À ce sujet, voir Philip Lapsansky, « Graphic Discord : Abolitionist and Antiabolitionist Images », art. cit., p. 204.
12. Thomas Clarkson, *History*, p. III ; *Plan and Sections of a Slave Ship.*
13. Le chiffre de 609 que consigne le capitaine Parrey correspond au nombre d'esclaves transportés avant la promulgation du Dolben Act.
14. Voir Marcus Wood, *Blind Memory : Visual Representation of Slavery in England and America, 1780-1865*, *op. cit.*, p. 29-32. Pour les publications de la Société pour l'amélioration de l'architecture navale, voir dans le présent ouvrage la note 36 du chap. II, p. 90. Pour une analyse des transformations de l'industrie navale, voir Peter Linebaugh, *The London Hanged : Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*, Londres, Allen Lane, 1991, chap. II.
15. James Penny, ancien capitaine de navire négrier reconverti en marchand d'esclaves, témoigna en juin 1788 qu'il existait « une largeur moyenne de 35 cm » pour les adultes, et de 30 cm pour les garçons et les filles. Voir le témoignage de James Penny, 13 et 16 juin 1788, in *HCSP*, vol. 68, p. 39.
16. La citation est tirée du livre d'Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, 1788, que la société abolitionniste de Londres venait de publier.
17. Il existe des preuves d'un conflit entre les sociétés abolitionnistes de Londres et de Plymouth à propos de l'image du navire, mais la nature de ce conflit reste quant à elle peu

claire. William Elford écrit que la société de Londres « a vertement critiqué les plans du pont du navire négrier que nous avons publiés », et qu'il a réagi à ces critiques avec des expressions « fortes » pour lesquelles il s'excusa par la suite. Voir William Elford à James Phillips, 18 mars 1789, Thompson-Clarkson MSS, vol. II, p. 93, Friends House Library, Londres.

18. Réunion du 12 juin 1787, minutes de la commission sur l'abolition, Add. Ms. 21254.
19. Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, p. 293-294 et 367. La plupart des citations de cette partie du chapitre proviennent de cette histoire en deux tomes.
20. N.d.T. : Les quakers sont les membres de la Société religieuse des amis, une Église anglicane schismatique créée au XVII^e^ siècle. Ils jouèrent, notamment aux États-Unis, un rôle primordial dans l'abolition de l'esclavage.
21. *Ibid.*, vol. 1, p. 322, 344 et 364.
22. « Clarkson's Journal of his Trip to the West Country, June 25-July 25, 1787 », in Correspondence and Papers of Thomas Clarkson, St. John's College Library, Cambridge University. Voir *TSTD*, # 17982 (*Africa*) et # 17985 (*Brothers*).
23. Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, 316, 323, 330, 359, 361 et 365. De nombreux marins avaient peur des représailles des marchands d'esclaves et refusèrent de témoigner devant le Parlement.
24. « Clarkson's Journal of his Trip to the West Country, June 25-July 25, 1787 », *op. cit.* ; Thomas Clarkson, *An Essay on the Impolicy of the African Slave Trade*, Londres, 1788, p. 44-45 ; Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, p. 301 et 310-318.
25. Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, p. 385-388 et 409. Clarkson loua plus tard une seconde chambre loin du *King's Arms*, dans laquelle il pouvait plus facilement écrire et interviewer les marins.
26. N.d.T. : Pointe extrême d'une jetée.
27. *Ibid.*, vol. 1, p. 407 et 410 ; Ellen Gibson Wilson, *Thomas Clarkson : A Biography*, New York, St. Martin's Press, 1990, p. 35.
28. *Ibid.*, vol. 1, p. 392, 395, 300, 408 et 438.
29. Thomas Clarkson, *An Essay on the Impolicy of the African Slave Trade*, *op. cit.*, p. III.
30. Il est important de préciser que Clarkson entama en août 1788 une seconde tournée pour rassembler des preuves et recueillir des témoignages de marins, et que les entretiens que l'on peut lire dans *Substance* sont le reflet de ces nouvelles connaissances acquises dans d'autres ports que ceux de Liverpool et de Bristol.
31. Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, p. 329 ; *Sherborne Mercury*, 8 décembre 1788 et 1^er^ février 1790, cité dans J. R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery : The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787-1807*, *op. cit.*, p. 100. Oldfield fait remarquer que « nous ne savons pas exactement qui à l'origine était responsable de l'idée » de l'image du navire négrier (p. 182). Toujours est-il qu'il est quasiment certain que Clarkson y joua un rôle de premier plan. Il s'était rendu à Plymouth en novembre 1788, et écrivit plus tard : « J'ai posé les fondations d'une autre société », faisant par là référence, du moins en partie, aux recherches qu'il venait d'y mener ainsi qu'aux marins qu'il avait interviewés : les résultats de ses recherches et de ses entretiens étaient tous deux présents dans le texte qui accompagnait le placard de Plymouth. Il y

retrouva également William Dove, qu'il interviewa, un marin de Liverpool qui vivait dorénavant à Plymouth, où il exerçait la profession de tonnelier. Clarkson encouragea la société abolitionniste de Plymouth à faire le même travail de recherches que lui, ce qu'elle fit. Quand les ennemis de l'abolition prétendirent plus tard que Clarkson avait exagéré les mauvais traitements et la cruauté pratiqués dans le commerce des esclaves, William Elford mena des recherches locales pour réfuter ces accusations : « l'ensemble des preuves que leur situation [celle des marins] leur a permis de recueillir sur le sujet corrobore les dires de Mr. Clarkson de la manière la plus complète et la plus positive ». Le journal local le *Sherborne Mercury* mentionna deux de leurs informateurs, James Brown et Thomas Bell, tous deux capitaines dans la Royal Navy et tous deux remerciés pour « les informations extrêmement importantes qu'ils ont déjà communiquées, ainsi que la promesse de nouvelles informations dans le futur ». Clarkson interviewa Bell, un marin « élevé pour la mer », et consulta certains de ses papiers personnels pendant la préparation de *The Substance of the Evidence*, en 1789. Bell lui raconta les actes cruels perpétrés contre les marins et contre les esclaves à bord du navire négrier *Nelly*, et lui narra la manière horrible dont les verrats embarqués sur le navire dévoraient la chair des esclaves, qu'ils soient morts ou vifs.

32. N.d.T. : En anglais : « *spoke truth to power* ». L'expression, inventée par les quakers au milieu des années 1950, faisait alors référence à un appel au gouvernement des États-Unis à rester ferme face au fascisme et à tous les totalitarismes.
33. « Extract of a letter recieved from England », in *Pennsylvania Gazette*, 13 avril 1791 ; témoignage d'Isaac Parker, 1791, in *HCSP*, vol. 73, p. 123-129.
34. Thomas Clarkson, *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*, Londres, James Phillips, 1789, p. 32.
35. *Newport Mercury*, 22 février 1790 ; *Providence Gazette ; and Country Journal*, 6 mars 1790. Pour une réaction remplie de compassion d'un pasteur de la Caroline du Sud face à la représentation du *Brooks*, ainsi que pour une remarque prophétique selon laquelle « l'État serait le dernier à accepter l'anéantissement d'un trafic si inhumain », voir *Dunlap's American Daily Advertiser*, 2 février 1792. Voir également Seymour Drescher, *Capitalism and Anti-Slavery : British Mobilization in Comparative Perspective*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 24.
36. Discours de William Wilberforce à la Chambre des communes, « On the Horrors of the Slave Trade », le 2 mai 1789, in William Cobbett (dir.), *The Parliamentary History of England, From the Norman Conquest in 1066 to the year 1803*, Londres, T. Curson Hansard, 1806-1820, p. 28 (1789-1791) ; voir également Seymour Drescher, « People and Parliament : The Rhetoric of the British Slave Trade », in *Journal of Interdisciplinary History*, n° 20, 1990, p. 561-580.
37. N.d.T. : ou Très Honorable Conseil privé de Sa Majesté (*Privy Council*). Conseil consultatif des souverains de Grande-Bretagne, il assurait également un pouvoir judiciaire au travers du Comité judiciaire du Conseil privé, l'une des plus hautes cours de justice du Royaume-Uni.
38. Témoignage de Robert Norris, in *HCSP*, vol. 73, p. 4-5, 8 et 10, ainsi que vol. 69, p. 203.
39. Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760-1810*, Londres, Macmillan, 1975, p. 293 ; Seymour Drescher, *Capitalism and Anti-Slavery : British Mobilization in*

Comparative Perspective, *op. cit.*, p. 20 ; Hugh Thomas, *The Slave Trade : The Story of the African Slave Trade, 1440-1870*, New York, Simon & Schuster, 1999, p. 513-515 ; Adam Hochschild, *Bury the Chains : Prophets and Rebels in the Fight to Free an Empire's Slaves*, Boston, Houghton Mifflin, 2005, p. 153-158.

40. *Parliamentary Register*, Londres, 1788, vol. 23, p. 606-607 ; Fox et Windham sont cités dans Thomas Clarkson, *History*, vol. 1, p. III et 187, vol. 2, p. 326 et 457. Voir également James W. LoGerfo, « Sir William Dolben and the "Cause of Humanity" », in *Eighteenth-Century Studies*, n° 6, 1973, p. 431-451. Le Dolben Act fut renforcé en 1789, avec de nouvelles clauses pour protéger les marins, amendé en 1794 et 1797 et enfin rendu permanent en 1799 par la loi 39 George III, c. 80.
41. Thomas Clarkson, *History*, p. 151-155 ; « Clarkson's Journal of his Visit to France, 1789 », Thomas Clarkson Collection, Robert W. Woodruff Library, Atlanta University Center, Atlanta. Quelques années plus tard, en juin 1814, Clarkson présenta au tsar de Russie, Alexandre I^{er}, un exemplaire de la représentation du navire négrier lors d'un congrès à Calais. L'empereur expliqua qu'il avait souffert d'un horrible mal de mer pendant la traversée qui l'avait mené à Calais, mais que l'image du *Brooks* le « rendait encore plus malade que la mer ». Voir Ellen Gibson Wilson, *Thomas Clarkson. A Biography*, *op. cit.*, p. 125.
42. Thomas Clarkson au comte de Mirabeau, 9 décembre 1799, Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino, Californie. Voir également Thomas Clarkson, *The True State of the Case, respecting the Insurrection at St. Domingo*, Ipswich, 1792, p. 8.
43. Témoignage de Thomas Trotter, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 81-101. Trotter a également écrit un autre témoignage à propos de son expérience dans le commerce des esclaves, en 1785, avant l'essor du mouvement abolitionniste. Il avait publié un pamphlet dans lequel il comparait les expériences des marins de la Royal Navy à celles des Africains asservis. Voir son *Observation on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease ; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice*, Londres, 1785, et Philadelphie, 1793.
44. Témoignage de Clement Noble, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 109-121. La famille Noble était une famille importante de la traite. William Noble, probablement le père ou l'oncle de Clement, avait été le capitaine du *Corsican Hero* lors d'un voyage négrier en 1769-1770. Clement lui-même était très certainement à bord comme second, car il finit par prendre le commandement de ce navire. Il fit la même chose que son père ou son oncle, à savoir qu'il engagea des membres de sa famille, sans doute ses propres fils, à bord du *Brooks*, quelques années plus tard. Les listes d'effectifs révèlent qu'un certain Joseph Noble navigua avec lui en 1783-1784, et un certain William Noble en 1784-1785. Joseph prit apparemment le commandement de son propre navire quelques années plus tard : dans les années 1790, il est cité comme le capitaine de l'*Abigail*, un navire négrier faisant le voyage depuis Liverpool jusqu'à la Côte-de-l'Or. Un certain James Noble commanda le navire négrier *Tamazin*, de Liverpool, en 1792. Certaines des connaissances et des traditions propres au commerce des esclaves étaient apparemment transmises par le biais d'un « livre du commerce » que tenait le plus vieux des capitaines Noble. Voir « A Muster Roll for the *Brooks*, Clement Noble, from Africa and Jamaica », port de Liverpool, 6 octobre 1784, Board of Trade 98/44, NA ; « A Muster Roll for the *Brooks*, Clement Noble, from Africa

and Jamaica », port de Liverpool, 29 avril 1786, BT 98/46 ; lettre d'instruction de Mathew Strong au capitaine Richard Smyth du navire *Corsican Hero*, 19 janvier 1771, 380 TUO 4/4, David Tuohy Papers, LRO (pour le « livre du commerce »). Pour les voyages de William, Joseph et James, voir *TSTD*, # 90589, # 90655, # 80008 et # 83702.

45. Thomas Trotter, *Observation on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease ; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice*, *op. cit.*, p. 19-20 ; témoignage de Thomas Trotter, in *HCSP*, p. 85 et 87.
46. *Ibid.*, p. 119, 117 et 120.
47. Témoignage de Thomas Trotter, in *HCSP*, p. 88-89. Noble était convaincu que cet « homme difficile et turbulent » désirait l'assassiner, ce en quoi il avait peut-être bien raison. Voir le témoignage de Clement Noble, in *HCSP*, p. 113.
48. Témoignage de Clement Noble, in *HCSP*, p. 110 et 112.
49. Noble commanda en tout 162 hommes ; 118 avaient navigué au cours des deux premiers voyages, mais 11 d'entre eux étaient morts, ne laissant donc que 107 marins susceptibles d'avoir accompagné Noble au cours d'un autre voyage. Ceux qui avaient navigué lors du premier voyage (1781-1783) eurent deux occasions de signer une nouvelle fois avec Noble, ce qui donne en tout 168 fois où un marin aurait pu rempiler sous les ordres de Noble. Sur ce nombre, seuls 13 noms apparaissent plus d'une fois sur les listes d'effectifs, et même ce chiffre est en réalité une surestimation de la fidélité de l'équipage. En effet, 2 de ces hommes (John Davis et John Shaw) étaient selon toute vraisemblance des seconds ; Joseph Noble était très certainement le fils du capitaine Noble ; 4 autres étaient des « jeunes garçons » placés là en apprentissage par leurs parents. Sur les 6 restants, 3 avaient des noms tellement répandus – John Jones, Edward Jones et John Smith – qu'il est impossible de savoir s'il s'agissait des mêmes individus. Ce qui nous laisse un total de 3 marins dont nous pouvons affirmer avec certitude qu'ils signèrent pour un deuxième voyage avec le capitaine Noble : Peter Cummins et Robert Hartshorn servirent tous deux lors des deuxième et troisième voyages du capitaine Noble. Le troisième, Par Clarke, navigua au cours du premier et du deuxième voyage, mais, apparemment, il n'en pensait pas moins puisqu'il déserta à Kingston, à la Jamaïque. Voir le témoignage de Clement Noble, in *HCSP*, p. 112 ; « A Muster Roll for the *Brooks*, Clement Noble, from Africa and Jamaica », port de Liverpool, 15 avril 1783, Board of Trade 98/43 ; « A Muster Roll for the *Brooks* », 6 octobre 1784, BT 98/44, « A Muster Roll for the *Brooks* », 29 avril 1786, BT 98/46.
50. Capitaine John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800 ; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo ; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants*, New York, Johnson Reprint Corporation, 1970 (Londres, 1823), p. 9.
51. Thomas Clarkson, *History*, vol. 2, p. 187 ; Philip Lapsansky, « Graphic Discord : Abolitionist and Antiabolitionist Images », art. cit., p. 202 ; J. R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery : The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787-1807*, *op. cit.*, p. 163.
52. N.d.T. : Dans les monarchies constitutionnelles (en Grande-Bretagne, mais aussi en Belgique ou en Norvège, par exemple), la sanction royale (« *royal assent* ») est un acte par lequel le monarque ou son représentant approuve une législation adoptée par le Parlement.

D'habitude, le monarque est obligé par la tradition ou la loi de sanctionner toutes les lois adoptées par le Parlement, et il s'agit donc d'une simple formalité.

53. N.d.T. : Avant la décimalisation de 1971, et depuis l'époque de l'Empire romain, la livre sterling était subdivisée en 20 shillings, et chaque shilling valait 12 pence. Les prix s'écrivaient donc sous la forme : livre.shillings.pence.

54. Thomas Clarkson, *History*, vol. 2, p. 115. Vers la fin du XVIII^e^ siècle, des termes comme « sauvage », « barbare » et « civilisé » invoquaient toute une théorie du développement et du progrès social – une théorie des stades de l'histoire au sein de laquelle la civilisation européenne était bien entendu la mieux lotie et représentait le plut haut niveau de l'évolution humaine. « Sauvagerie » et « barbarie » furent longtemps des armes aux mains des Européens pour justifier et asseoir leur domination sur les autres habitants de la planète. Dans le cadre de cette rhétorique, le commerce était considéré comme une source de vertu et l'un des moyens de civiliser le monde non européen. Plus les autres régions du monde faisaient du commerce avec l'Europe et moins elles étaient « sauvages » et « barbares » et plus elles devenaient « comme l'Europe ». À ce sujet, voir Philip Gould, *Barbaric Traffic : Commerce and Antislavery in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2003.

55. Thomas Clarkson, *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*, *op. cit.*, p. 58.

56. *Ibid.*, p. 48.

57. John Wesley est très clair sur ce point lorsqu'il s'adresse aux marchands d'esclaves en 1774 : « C'est bien *vous* qui poussez les Africains scélérats à vendre leurs compatriotes, et, à cette fin, à voler et tuer des hommes, des femmes et des enfants par milliers. C'est vous, en autorisant un Anglais scélérat à le payer pour qu'il agisse ainsi, ce scélérat anglais que, d'ailleurs, vous payez bien trop pour son immonde tâche. C'est votre argent qui est à la source de tout, qui lui permet de poursuivre cet odieux commerce. Par conséquent, quoi que fasse l'Anglais ou l'Africain, c'est vous qui le faites. Votre conscience est-elle vraiment en paix ? Vraiment, elle ne vous souffle nul reproche ? Est-ce que l'or vous a à ce point aveuglé que votre cœur en est devenu de pierre ? »

58. Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and Their Captive Cargoes, 1739-1807*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, p. 164-168.

59. Cette citation apparaît avec une image du *Brooks* et un commentaire dans *Adress to the Inhabitants of Glasgow, Paisley and the Neighbourhood, concerning the African Slave Trade, by a Society in Glasgow*, Glasgow, 1790, p. 8. Marcus Wood écrit : « Il y a une rigueur terrible dans ce dessin. » Voir son *Blind Memory : Visual Representation of Slavery in England and America, 1780-1865*, *op. cit.*, p. 29. Voir également J. R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery : The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787-1807*, *op. cit.*, p. 165 ; E. P. Thompson, « The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century », in *Past and Present*, n° 50, 1971, p. 76-136.

60. Cheryl Finley, « Committed to Memory : The Slave-Ship Icon and the Black-Atlantic Imagination », art. cit., p. 16 ; Marcus Wood, « Imagining the Unspeakable and Speaking the Unimaginable : The "Description" of the Slave Ship *Brooks* and the Visual interpretation of the Middle Passage », art. cit., p. 216-217.

61. L’expression « calculs diaboliques » est de Clarkson. Voir Thomas Clarkson, *History*, vol. 2, p. 556. Celle de « calculés au centimètre près » est, elle, tirée du poème de William Roscoe, « The Wrongs of Africa », Londres, 1788. Voir également Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*, Londres, Penguin, 1999 (Londres, 1787), p. 46 et 85 ; J. Philmore, *Two Dialogues on the Man-Trade*, Londres, J. Waugh, 1760, p. 36, 37 et 41.
62. Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760-1810*, *op. cit.*, p. 293, 315, 375-376, 398 et 412.
63. W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638-1870*, Mineola, N.Y., Dover Publications, Inc., 1970 (1896), 41, 43-45, 48, 51, 52, 56, 60-62, 68, 73, 85-86, 104 et 108-109.
64. *TSTD*, # 80673.

Épilogue

Passage sans fin

Le capitaine James D'Wolf, l'un des membres de la famille de marchands d'esclaves la plus puissante de Nouvelle-Angleterre, venait tout juste de revenir à Newport, dans le Rhode Island, après un voyage à la Côte-de-l'Or à bord du *Polly*, un petit négrier à deux mâts. Il avait rassemblé 142 captifs coromantees et en avait livré 121 encore en vie à La Havane, à Cuba. L'un de ses marins, John Cranston, témoigna le 15 juin 1791 devant le grand jury fédéral[1] qu'« une Négresse […] avait été jetée par-dessus le bord dudit vaisseau alors qu'elle était encore vivante ». Le capitaine D'Wolf avait-il commis un meurtre[2] ?

Cranston déclara que la femme était :

> tombée malade. Nous pensions qu'elle avait attrapé la variole. Le capitaine donna l'ordre qu'on l'attachât à la grande hune afin que sa situation effraie les autres. Elle y resta deux jours. La nuit d'après ces deux jours, pendant le quart de quatre heures, le capitaine D'Wolf nous réunit tous sur le gaillard d'arrière et nous expliqua que si l'on gardait l'esclave à cet endroit, elle refilerait bientôt sa maladie à tous les autres, et qu'il perdrait la plus grosse partie de ses esclaves. Il nous demanda alors si nous voulions bien la passer par-dessus bord. Ce à quoi nous répondîmes que non, nous ne voulions pas faire une chose pareille. Là-dessus, il se précipita vers les voiles, s'exclamant qu'elle devait passer par-dessus bord et qu'il en serait bien ainsi, et ordonna à un certain Thomas Gorton de le rejoindre, ce qu'il fit. Alors il l'arrima à une chaise, puis fixa une sorte de

> masque autour de ses yeux et de sa bouche, accrocha un palan aux sangles qui entouraient la chaise et la fit descendre par le côté bâbord du vaisseau.

Le capitaine D'Wolf n'avait pas uniquement peur de perdre ses propriétés humaines : il craignait semble-t-il également de toucher directement la femme malade, c'est pourquoi il se servit d'une chaise pour la hisser et la faire descendre dans les flots. À ce moment-là, un autre marin, Henry Clannen, vint l'assister dans son entreprise. Comme le capitaine s'attelait à préparer la mort de la femme, Cranston et les autres « partirent et l'abandonnèrent à sa sinistre tâche »[3]. Cranston avait vu que la femme était encore bien vivante sur la grande hune (tout en haut du grand mât) à peu près deux minutes avant qu'elle ne soit descendue sur le pont principal.

> Question du grand jury fédéral : – L'avez-vous entendue parler ou faire un bruit quelconque au moment où elle passait par-dessus bord ? Ou l'avez-vous vue se débattre ?
> Réponse de Cranston : – Non, un masque était fixé autour de sa bouche et de ses yeux afin qu'elle ne puisse pas faire de bruit, sinon les autres esclaves auraient pu l'entendre, et tenter de se soulever.
> Q : – Vous souvenez-vous avoir entendu le capitaine dire quoi que ce soit une fois la scène terminée ?
> R : – Tout ce qu'il a dit, c'est qu'il était désolé d'avoir perdu une si bonne chaise.
> […]
> Q : – Est-ce que quelqu'un a essayé de l'empêcher de la jeter par-dessus bord ?
> R : – Non. On n'a rien fait de plus que lui dire qu'on ne voulait rien avoir à faire avec cette histoire.

Cranston conclut son témoignage en expliquant que ni lui ni le reste de l'équipage n'avaient peur de la variole, et qu'ils désiraient même y être exposés, afin de développer leurs défenses immunitaires[4].

Le port, et en réalité toute la région, ne parlait que de ce scandale. Pas moins de cinq journaux rapportèrent l'incident, et l'indignation publique commençait à gronder. Début juin, le grand jury fédéral inculpa le capitaine James D'Wolf pour meurtre[5].

Mais le rusé capitaine D'Wolf avait un coup d'avance sur les marins, les abolitionnistes et les autorités. Il avait senti l'inculpation venir et avait rapidement quitté Newport sous le prétexte d'un autre voyage pour la Côte-de-l'Or. En octobre 1794 – soit plus de trois ans après l'événement –, il prit des dispositions afin que deux membres de l'équipage du *Polly*, Isaac Stockman et Henry Clannen, fassent leur déposition non dans le Rhode Island, mais à Saint-Eustache, un port négrier des Antilles[6].

Stockman et Clannen confirmèrent la majeure partie de ce qu'avait raconté Cranston, tout en insistant sur le fait qu'ils n'auraient pu agir autrement. La femme représentait un danger car, pour peu qu'un certain nombre de membres de l'équipage tombassent malades et perdissent la vie, ils seraient devenus tout simplement incapables de contrôler leur immense cargaison de Coromantees indisciplinés. Ces derniers appartenaient en effet à « une nation célèbre pour ses insurrections ». Ces circonstances potentiellement mortelles « les contraignirent à choisir ce membre si désagréable de l'alternative, le seul, dans leur situation, qui pouvait leur permettre d'obtenir une nécessaire sécurité[7] ».

Quoi qu'il en soit, la « situation » de l'équipage du *Polly* était avant tout le fait du capitaine D'Wolf. En tant que capitaine et propriétaire de navire, c'est lui qui avait fait le choix de maximiser ses bénéfices en n'embarquant à bord que très peu de marins, et aucun chirurgien. C'est également lui qui avait décidé d'acheter des membres d'« une nation célèbre pour ses insurrections ». C'est lui encore qui avait signé une police d'assurance qui

ne le rembourserait qu'à condition que plus de 20 % des esclaves trouvassent la mort au cours du voyage, créant ainsi une motivation matérielle pour en tuer un certain nombre, en sauver d'autres, et en tirer les bénéfices[8].

D'autres aspects de la situation *n'étaient* clairement *pas* de la faute de D'Wolf, et ce point suggère au passage l'imminence de la mort du navire négrier en tant qu'institution centrale du capitalisme atlantique. Une première ligne de force émanait directement de la Côte-de-l'Or. Le capitaine et l'équipage du *Polly* craignaient leurs captifs car les Coromantees avaient derrière eux une longue histoire de meneurs de révoltes – que ce soit à bord des navires négriers ou au sein même des plantations du Nouveau Monde. (Une génération plus tôt, c'est eux qui avaient mené la révolte de Tacky, l'un des soulèvements d'esclaves les plus sanglants de l'histoire de l'Atlantique.) Une autre ligne reliait le navire négrier aux cercles abolitionnistes d'Amérique et d'Angleterre. À la suite de l'incident du *Zong*, quand, en 1781, le capitaine Luke Collingwood ordonna à son équipage de balancer 122 captifs par-dessus bord, les opposants au commerce des esclaves crièrent au meurtre, et insistèrent sur le fait que les capitaines de navire négrier n'avaient pas le droit de tuer des captifs africains en toute impunité. La déposition courageuse de John Cranston devant le grand jury fédéral – à l'apogée de l'agitation abolitionniste, dans les années 1788-1792 – indique que les idées du mouvement abolitionniste commençaient à se répandre parmi les marins, les individus mêmes dont le commerce des esclaves dépendait. Ici, à bord du *Polly*, ainsi qu'à l'intérieur d'une salle de tribunal de Rhode Island, en 1790-1791, l'alliance embryonnaire qui allait plus tard détruire la traite était en train de se former : celle des Africains rebelles et des marins dissidents, avec l'aide des militants anti-esclavagistes métropolitains de la classe moyenne. Ils s'allièrent pour transformer le champ de force atlantique et limiter le pouvoir des capitaines de navire négrier[9].

Mais ils n'étaient pas encore assez forts : le capitaine D'Wolf échappa à la condamnation pour meurtre. Les témoignages de Stockman et Clannen y contribuèrent, tout comme le verdict d'un juge à Saint-Thomas, en avril 1795, qui avait déclaré D'Wolf innocent de tout crime – il faut dire que, à cette audience, personne n'était là pour témoigner contre lui. Ce qui avait également pesé, c'était l'immense pouvoir de sa famille, dont plusieurs membres avaient œuvré en coulisse à ce dénouement. Quand, des années plus tard, le grand jury réitéra son accusation de meurtre, le marshall de Bristol, dans le Rhode Island, semble avoir eu bien du mal à trouver D'Wolf pour l'arrêter – Bristol comptait alors 1 406 habitants, et James D'Wolf était l'un des principaux membres d'une famille importante et extrêmement célèbre. Nul doute que le marshall ne dut pas faire beaucoup d'efforts et, après cinq ans de vaines recherches, il abandonna tout simplement sa « poursuite ». Les accusations américaines ne furent jamais officiellement abandonnées, mais, bien vite, l'issue de l'affaire ne laissa aucun doute : le puissant clan des D'Wolf avait une nouvelle fois triomphé[10].

Le destin des trois principaux acteurs de ce drame souligne la divergence des expériences propres à la traite. John Cranston disparut quelque part sur le front de mer. La femme esclave, dont le nom est à jamais perdu, se noya, sans doute en luttant pour se défaire des liens qui l'attachaient à cette chaise qu'adorait le capitaine D'Wolf. Ses compagnons de bord coromantees furent livrés à La Havane comme prévu, début 1791. Ils consacrèrent probablement le peu d'années qu'il leur restait à cultiver du sucre, un sucre qui, comme s'acharnait à l'expliquer le mouvement abolitionniste, était fait de sang. Certains d'entre eux ont peut-être même fini dans l'une des trois plantations que le capitaine D'Wolf acheta par la suite sur l'île. Une chose est sûre : ils emmenèrent avec eux leur tradition de résistance[11].

Le capitaine James D'Wolf prospéra au cœur des ténèbres, et rassembla d'immenses richesses grâce au commerce des esclaves. Il finança et tira profit de vingt-cinq autres voyages en tant que seul ou principal actionnaire du navire, et il investit dans une multitude d'autres voyages négriers, en général avec son frère John pour associé. Non seulement il devint l'un des membres les plus riches d'une famille déjà richissime, mais il devint l'homme le plus riche de l'État, si ce n'est de toute la région. Il se servit de ses richesses – dénoncées par un abolitionniste comme « le salaire de l'oppression » –, pour faire bâtir Mount Hope, l'un des manoirs les plus somptueux de toute la Nouvelle-Angleterre. Finalement, il fut élu sénateur des États-Unis[12].

Révision du « drame le plus magnifique des mille dernières années »

À l'époque où la Grande-Bretagne et les États-Unis abolirent le commerce des esclaves, en 1807-1808, qu'avaient donc accompli les navires négriers ? Ils avaient déjà déporté neuf millions d'individus depuis l'Afrique jusqu'au Nouveau Monde. (Ils en transporteraient encore trois millions.) Les navires négriers anglais et américains avaient à eux seuls transporté trois millions d'âmes au cours de ce long XVIII^{e} siècle. Le coût humain de ce trafic était étourdissant : à peu près cinq millions d'Africains étaient morts sur les côtes africaines, à bord des négriers ou au cours de leur première année de travail dans le Nouveau Monde. De 1700 à 1708, quelque 500 000 périrent le long du chemin qui les menait aux navires, 400 000 moururent à bord des navires et plus ou moins un quart de million après que ces derniers eurent atteint leur destination. Au moment de l'abolition, à peu près 3,3 millions d'esclaves travaillaient au sein du « complexe des plantations » atlantique pour des maîtres américains, britanniques, danois, hollandais, français, portugais et espagnols. Approximativement 1,2 million d'entre eux travaillaient aux États-Unis, et 700 000 autres dans les colonies britanniques des Caraïbes. Leur production était ahurissante : pendant la seule année 1807, la Grande-Bretagne importa à des fins de consommation locale 297,9 millions de livres de sucre, 3,77 millions de gallons de rhum, tous produits par des esclaves, ainsi que 16,4 millions de livres de tabac et 72,74 millions de livres de coton, presque tous produits par des esclaves. En 1810, la population des esclaves des

États-Unis produisit 93 millions de livres de coton et la plus grande partie des 84 millions de livres de tabac ; ils valaient eux-mêmes, en tant que propriété, 316 millions de dollars. Robin Blackburn a estimé qu'en 1800, la production fondée sur les esclaves au Nouveau Monde « avait coûté aux esclaves 2,5 milliard d'heures de travail harassant », et qu'elle s'était vendue à « un prix total qui ne pouvait pas être inférieur à 35 milliards de livres », soit la somme rondelette de 3,3 milliards de dollars de 2007[13].

Comme l'a écrit W. E. B. Du Bois, le commerce des esclaves fut le « drame le plus magnifique des mille dernières années » – soit « la déportation de dix millions d'êtres humains depuis la sombre beauté de leur continent maternel vers le tout nouvel Eldorado de l'Ouest. Ils descendirent en Enfer », en un lieu de tourments et de souffrances. Ce fut par exemple le cas pour la femme au masque, assassinée, ainsi que pour ses compagnons de bord coromantees qui, comme des millions d'autres, furent arrachés à leur pays natal, transportés à travers l'Atlantique et forcés à travailler dans cet « Eldorado » afin d'y produire des richesses pour d'autres. Du Bois, dans cette citation, faisait bien sûr référence à l'ensemble de l'expérience de l'esclavage, mais il savait également que le navire négrier correspondait à un cercle précis de cet Enfer. Tout comme le savaient d'ailleurs les capitaines comme James D'Wolf ou Richard Jackson, des capitaines qui transformèrent leurs navires en enfers flottants et se servirent de la terreur pour contrôler tout le monde à bord, marins et esclaves, ou, mieux, « esclaves blancs » et « esclaves noirs », pour reprendre cette expression si juste qu'eut un jour un capitaine. Selon ce dernier, « il n'y a pas entre eux l'ombre d'une différence si l'on fait abstraction de leur couleur de peau ». Ils disposaient d'un grand nombre d'instruments pour asseoir leur terreur : masques, chat-à-neuf-queues, poucettes, *speculum oris*, coutelas, pierriers, requins, mais aussi, comme nous l'avons vu, de simples chaises et des palans. Sous bien des aspects, le navire n'était lui-même qu'une machine diabolique, une sorte de gigantesque instrument de torture[14].

Ce drame, toutefois, outrepassait de loin les seules limites du navire. Du Bois ainsi que D'Wolf en étaient bien conscients. Le navire négrier n'était que le pivot d'un système atlantique de travail et de capital en pleine croissance. Il reliait ensemble, dans des sociétés capitalistes et non capitalistes, et sur plusieurs continents, les travailleurs libres et non libres, et tous ceux qui se trouvaient quelque part entre les deux. Le voyage du négrier commençait dans un port de Grande-Bretagne ou d'Amérique : des marchands mettaient leur argent en commun, achetaient ou faisaient construire un vaisseau et mettaient en branle une succession d'événements et d'individus. Parmi eux, dans leur port natal, on pouvait compter des investisseurs, des banquiers, des commis et des assureurs. Les fonctionnaires du gouvernement, des agents des douanes de la chambre de commerce jusqu'aux membres de la législature, jouaient un rôle de régulateur au niveau micro comme au niveau macro. En réunissant des cargaisons diverses et variées, quoique toujours précieuses, pour les vendre le long des côtes africaines, les marchands capitalistes mobilisaient l'énergie des travailleurs et des fabricants anglais, américains, mais aussi du reste de l'Europe, des Caraïbes et de l'Inde afin qu'ils fournissent du tissu, des articles en métal, des armes à feu, du rhum et d'autres produits. En faisant construire le navire, les marchands capitalistes faisaient appel au chantier naval et à une petite armée d'artisans, des menuisiers jusqu'aux voiliers. Les dos musclés des travailleurs des docks chargeaient ensuite la cargaison dans la cale du vaisseau, et le capitaine et l'équipage rentraient en scène.

Sur les côtes africaines, le capitaine faisait office de représentant du capital marchand, et traitait avec d'autres marchands. Certains d'entre eux étaient européens et dirigeaient des forts et des *factories*, mais la plupart étaient des Africains qui contrôlaient la traite et mobilisaient leurs propres fonctionnaires et leur propre système de taxe et de régulation, au niveau local ou étatique selon la région concernée. À l'instar de leurs homologues

britanniques et américains, les marchands africains coordonnaient de diverses manières les nombreux travailleurs qui travaillaient pour eux au sein de leurs zones d'influence respectives : les producteurs directs de marchandises « non humaines » ; les ravisseurs d'esclaves – les armées, les maraudeurs organisés et les kidnappeurs à la petite semaine – ; et enfin les pilotes de pirogue et les autres travailleurs du front de mer qui coopéraient directement avec les capitaines et les marins des navires négriers en amenant des marchandises, humaines ou non, à bord du vaisseau. Un nombre relativement important de ces Africains devenaient marins à bord de négriers pour une période plus ou moins longue.

Lorsque le navire négrier avait achevé le Passage du Milieu et touché un port américain, les marchands capitalistes britanniques et américains à l'origine de toute l'entreprise se servaient alors d'un autre réseau de contacts pour vendre leur cargaison humaine et faire un maximum de bénéfices. Les marchands, sous la supervision des fonctionnaires des colonies, prenaient en main l'ensemble des transactions et, *via* les travailleurs noirs ou blancs des docks, mettaient en contact l'équipage et le capitaine du navire négrier avec les planteurs affamés de main-d'œuvre. Après la vente, des marchandises produites par les esclaves dans les plantations locales étaient souvent (et idéalement) achetées par le capitaine et chargées à bord du navire en vue du voyage retour. Par le biais de ces lointaines liaisons, les marchands utilisaient le navire négrier pour créer et coordonner le principal circuit du capitalisme atlantique, un capitalisme aussi lucratif pour certains qu'il était source de terreur et de mort pour d'autres.

Le navire négrier ne s'était pas contenté de livrer des millions de personnes en pâture à l'esclavage : il les y avait activement préparées. Il les préparait littéralement à l'esclavage quand les membres de l'équipage apprêtaient les corps des esclaves en vue de la vente : ils rasaient les hommes, leur coupaient les cheveux, appliquaient du nitrate d'argent sur

leurs plaies pour les maquiller, teignaient les cheveux gris en noir et leur frictionnaient le torse avec de l'huile de palme. Cette préparation comprenait également l'assujettissement total à la discipline de l'esclavage. Les captifs, à leur arrivée, avaient déjà fait l'expérience du « maître blanc », de sa violence et de son pouvoir sans limites, ainsi que de ses « contremaîtres », son second, son maître d'équipage et ses marins. Ils avaient vu comment la violence et la terreur étaient utilisées pour faire tenir un ordre social au sein duquel ils étaient au moins dix fois plus nombreux que leurs ravisseurs. Ils vivaient et mangeaient ensemble exactement comme ils le feraient dans les baraques des plantations. Ils ne se consacraient pas encore à ce labeur qui briserait leur dos autant qu'il tuerait leur âme mais, déjà, ils étaient nombreux à travailler, à accomplir des tâches domestiques ou subir des relations sexuelles forcées, à pomper le navire ou à hisser les voiles. Il est important de préciser que l'expérience du navire négrier, en les préparant au joug de l'esclavage, les entraînait également à y résister. Ils y développaient de nouvelles méthodes de survie et d'entraide – de nouveaux moyens de communication et de nouvelles solidarités au sein d'une population multiethnique. Ils y acquirent de nouvelles connaissances, sur le navire et l'« homme blanc », mais aussi sur eux-mêmes et leurs « compagnons de bord ». Peut-être est-ce là le principal : le navire négrier fut le témoin des balbutiements d'une culture de la résistance, de pratiques subversives de négociation et de rébellion.

Réconciliation par en bas

Comme en témoigna John Cranston devant le grand jury de Rhode Island, un grand nombre de ses « frères marins », ceux-là mêmes qui avaient aidé le capitaine D'Wolf et sa classe à amasser toutes ces richesses, se retrouvaient bien souvent dans une situation abominable après un voyage négrier. Ceux que l'on appelait les « concessionnaires de quais » (« *wharfingers* »), les « chalands des rivages » (« *scow-bankers* ») et les « fols des plages » (« *beach horners* ») – ces marins brisés et malades qu'avaient abandonnés leurs capitaines – hantaient les docks de presque tous les ports américains, de Chesapeake à Charleston, en passant par Kingston, à la Jamaïque, ou Bridgetown, à la Barbade. Ils n'avaient pas de travail, car personne n'osait les embaucher, par peur de l'infection. Ils n'avaient pas d'argent, car ils s'étaient fait escroquer leur salaire. Ils n'avaient ni toit ni nourriture, car ils n'avaient pas d'argent. Ils étaient à la dérive sur le front de mer, dormaient sous les balcons des maisons, sous les grues utilisées pour charger et décharger les cargaisons des navires, dans des hangars mal verrouillés, dans des tonneaux à sucre vides – partout où ils pouvaient un peu se protéger des éléments.

Leur apparence était cauchemardesque. Celui-ci présentait des contusions, des vilaines taches et des gencives sanguinolentes, tous cadeaux du scorbut. Celui-là était tordu en deux par un ulcère causé par un « ver de Guinée », un parasite qui pouvait atteindre 1,20 mètre de long et suppurait sous la peau des pieds et du bas des jambes. Certains étaient régulièrement gagnés par des accès de sueur et de tremblements causés par la malaria. D'autres avaient les membres gonflés d'une manière grotesque, et les doigts

de pieds nécrosés, pourris. D'autres encore étaient devenus aveugles, victimes d'un parasite (l'*Onchocerca volvulus*) qui circulait à cause des mouches des fleuves au cours rapide d'Afrique de l'Ouest. D'autres enfin avaient l'air d'avoir été affamés et battus, sans doute un dernier souvenir du capitaine. Ils « avaient l'air de cadavres », et, en effet, nombre d'entre eux étaient aux portes de la mort. Les moins handicapés « mendiaient une bouchée de nourriture aux autres marins ». Un capitaine qui avait déjà énormément voyagé vit en eux « les plus misérables créatures qu'il ait jamais encore vues de tous les pays qu'il avait visités ». Ces marins « refusés », bons à jeter pour le commerce des esclaves, dépendaient pour leur survie de la charité. Leurs « frères marins » en meilleure forme leur apportaient de la nourriture et tâchaient de prendre soin d'eux, mais ils n'étaient pas bien riches non plus[15].

Ces marins recevaient également de l'aide d'une autre source, pour le moins inattendue. Un officier de la Royal Navy, un certain Thompson, a écrit que, si certains de ces pathétiques marins mouraient, d'autres « étaient pris en pitié par des Nègres qui les emmenaient dans leur hutte, où ils étaient souvent si mal en point qu'ils semblaient être à l'article de la mort ». D'autres observateurs, dans d'autres ports, ont remarqué le même phénomène. « Certains d'entre eux, expliquait Mr. James, sont pris en charge par des Négresses, par compassion, et sont soignés à temps. » Henry Ellison a fait remarquer que les « concessionnaires de quais » avaient bien du mal à trouver un endroit où rester au sec, « à part quand, de temps à autre, un Nègre se montrait assez miséricordieux pour l'inviter dans sa hutte ». Ces Noirs qui emmenaient les marins malades dans leur hutte savaient parfaitement à qui ils avaient affaire, car ils reconnaissaient la spécificité des maladies ouest-africaines, et savaient d'ailleurs parfois comment les soigner. Il est même probable que certains de ces Noirs connaissaient personnellement leur hôte[16].

La compassion ne s'arrêtait pas au seul fait de leur donner un toit, de la nourriture et des soins : elle s'exerçait également *post-mortem*. Quand les marins mouraient – « dans la plus grande misère, de faim ou de maladie » – ils étaient « enterrés par charité par ces mêmes personnes », nous dit Mr. James. À Kingston, Ellison avait vu « des Nègres porter leurs cadavres pour les enterrer à Spring Path ». Un autre officier de la Navy, Ninian Jeffreys, qui « avait assisté à une fête nègre à Spring Path, qui est le cimetière des Nègres, avait souvent vu les cadavres de ces "concessionnaires des quais" amenés ici et être enterrés sur un terrain attenant »[17].

Quelle était la signification de cette compassion et de cette charité ? Est-il possible que ceux qui avaient survécu à leur emprisonnement à bord d'un navire négrier eussent été conscients du caractère abominable de l'expérience pour *tous ceux* qui étaient à bord, et que cette conscience leur fasse éprouver de la pitié et de la compassion pour ceux qui avaient été leurs gardiens de prison ? Est-ce que le terme de « compagnon de bord » était généreux et inclusif au point d'autoriser les opprimés à faire preuve d'humanité envers ceux-là mêmes qui avaient présidé à leur asservissement à bord du navire négrier[18] ?

Calculs mortels

Je conclurai ce livre sur une note plus personnelle. Si j'ai choisi d'achever cet ouvrage par les récits du capitaine James D'Wolf, du marin John Cranston et de cette femme africaine masquée dont nous ne connaissons pas le nom, c'est pour trois raisons. Tout d'abord, cette histoire met en scène les trois personnages principaux du « drame le plus magnifique des mille dernières années ». Il me semblait de plus logique que ce livre se termine de la même manière qu'il avait commencé, à savoir par le calvaire d'une Africaine dont le nom a été perdu. Ensuite, non seulement ce récit résume parfaitement la réalité de la terreur à bord des navires négriers mais, en même temps, il donne à voir le rassemblement des forces qui par la suite en viendraient à bout. Enfin, il attire l'attention sur un fait qu'il convient de rappeler avec force : les drames qui se jouaient sur les ponts des navires négriers n'étaient rendus possibles – et, à la limite, n'étaient structurés – que par la puissance et les capitaux d'individus qui vivaient très loin du navire. Ces drames qui impliquaient des capitaines, des marins et des captifs africains à bord des navires négriers faisaient en réalité partie d'un drame beaucoup plus vaste, celui de l'essor et de l'expansion du capitalisme sur toute la planète.

James D'Wolf est un cas inhabituel dans la mesure où il se salissait les mains dans la traite elle-même – dire qu'il se les ensanglantait serait peut-être une expression plus juste. Les mains qui jetèrent cette femme masquée par-dessus bord étaient les mêmes que celles qui comptaient patiemment leurs bénéfices à la table du marchand et, plus tard, les mêmes que celles qui votèrent des lois au Sénat des États-Unis. D'Wolf était très certainement

inhabituel, et peut-être même unique en son genre, dans la mesure où, généralement, ceux qui profitaient le plus du commerce des esclaves avaient à cœur de se tenir à la plus grande distance possible de ses tourments, de ses souffrances, de sa puanteur et de ses morts, que ce soit en corps ou en esprit. Les marchands, les fonctionnaires et les classes dirigeantes se contentaient d'engranger les énormes bénéfices du commerce des esclaves et du système qu'il servait. D'Wolf était sur le point de les rejoindre : il ne fit apparemment qu'un seul autre voyage négrier (afin d'échapper aux autorités après son inculpation pour meurtre) avant de gravir les échelons de la société et d'accéder au statut plus respectable de marchand d'esclaves. La plupart des marchands, à l'instar de Humphry Morice et de Henry Laurens, s'isolaient des conséquences (in-)humaines de leurs investissements et réfléchissaient au commerce des esclaves d'une manière abstraite et froide en en réduisant tous les facteurs à des colonnes de chiffres dans des livres comptables et des calculs de pertes et profits.

Comme de plus en plus d'individus autour de la planète, je suis convaincu qu'il est devenu temps d'établir une comptabilité différente. Qu'est-ce que les descendants de D'Wolf, de Morice ou de Laurens – leurs familles, mais également leur classe, leur gouvernement et les sociétés qu'ils ont contribué à construire – *doivent* aux descendants de ces populations asservies ? C'est une question compliquée, mais la justice exige qu'elle soit posée, et qu'on y réponde si nous désirons jamais nous défaire du fardeau de l'héritage de l'esclavage.

Il ne peut y avoir de réconciliation sans justice.

Cette question n'est pas nouvelle. Le capitaine négrier Hugh Crow remarquait déjà dans ses mémoires, publiés immédiatement après l'abolition, qu'il existait des moyens « de proposer un certain nombre de réparations à l'Afrique pour les torts que l'Angleterre a pu lui infliger ». Il avait en tête la philanthropie et ce qui serait appelé le « commerce légitime » avec l'Afrique, à savoir le commerce de « marchandises » non

humaines. Dans cette idée de réparation, il n'incluait pas les individus que lui et les autres capitaines avaient livrés aux Amériques. Mais même ce capitaine de navire négrier admettait que quelque chose devait être fait pour réparer une injustice historique monstrueuse. Cette idée s'applique évidemment à l'ensemble de l'expérience de l'esclavage et non au seul commerce des esclaves[19].

Au cours de la dernière génération, les États-Unis et la Grande-Bretagne ont accompli d'immenses progrès dans leur capacité à reconnaître dans le commerce des esclaves et dans l'esclavage des parts importantes de leur propre histoire. Si cette prise de conscience a pu s'effectuer, c'est parce que, des deux côtés de l'Atlantique, dans les années 1960 et 1970, des mouvements sociaux réclamèrent davantage de justice de classe ou de justice raciale et exigèrent la création de nouvelles histoires et de nouveaux débats, remettant ainsi radicalement en cause les significations de cette histoire. Des chercheurs, des enseignants, des journalistes ou des conservateurs de musée s'inspirèrent de ces mouvements et mirent au jour de larges pans de ces passés africain et africain-américain, donnant ainsi naissance à de nouvelles connaissances et à une nouvelle prise de conscience publique. Toujours est-il que, selon moi, aucun de ces deux pays n'a su jusqu'ici affronter la dimension la plus sombre et la plus violente de cette histoire, ce qui explique peut-être en partie pourquoi cette obscurité et cette violence se portent si bien de nos jours. La violence et la terreur furent au cœur même de la formation de l'économie atlantique ainsi que de ses multiples systèmes de travail aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles. Même les meilleures histoires du commerce des esclaves et de l'esclavage ont eu tendance à minimiser – on pourrait presque dire à édulcorer – cette violence et cette terreur pourtant constitutives de leurs objets d'étude[20].

La plupart des histoires du Passage du Milieu et du commerce des esclaves se sont en effet généralement concentrées sur un, et un seul, des aspects de la question. Suivant le chemin tracé au XVIII^e^ siècle par les

abolitionnistes, tout en se méfiant de leur propagande et de leur sensationnalisme, de nombreux historiens se sont exclusivement intéressés à la mortalité du Passage du Milieu, à tel point que cette mortalité en est venue à représenter toutes les horreurs du commerce des esclaves. Ceci explique pourquoi la question de savoir précisément combien d'individus furent déportés et combien d'entre eux moururent en cours de route devint une question clé, énormément étudiée et âprement débattue. À juste titre, certes, mais cette approche reste selon moi limitée. L'un des principaux objectifs de ce livre a été au contraire d'élargir notre champ de vision historique en faisant de la mort l'un des aspects, parmi d'autres, de la terreur, et de cette dernière – en tant qu'origine des drames humains, trop humains, qui se jouaient à bord de tous les navires négriers sans exception – la principale caractéristique définissant l'enfer du navire négrier. La question du nombre de morts peut être résolue grâce à des statistiques abstraites, immaculées ; celles-ci, en revanche, ne peuvent pas nous aider à comprendre comment quelques-uns terrorisèrent une multitude d'autres, comment ces derniers vécurent cette terreur – et comment ils apprirent à lui résister.

L'accent mis sur la terreur ne contribue absolument pas à rendre plus facile la question de la réparation. Pas plus d'ailleurs que l'historien n'a pour rôle de répondre lui-même à cette question. Le prix de l'exploitation et du travail non payé peut et doit être calculé, car tous les individus, qu'ils appartiennent au passé ou au présent, ont droit à une rétribution juste et totale pour leur travail. Des réparations sont selon moi à l'ordre du jour, bien que la justice ne puisse pas être réduite à un simple calcul financier, de peur que les solutions proposées suivent les mêmes règles du jeu que celles qui donnèrent en premier lieu naissance à la traite. Mais alors, dans ce cas, quel est donc le prix de la terreur ? Quel est le prix de millions de morts prématurées ? Le refus de répondre à ces questions fait partie des éléments constitutifs du racisme, et plus particulièrement du racisme marié à

l'oppression de classe. Ils continuent, jusqu'ici, à fidèlement nous accompagner[21].

J'ai fini par conclure que la réponse à ces questions ne pouvait qu'être le fait d'un mouvement social pour la justice, d'un mouvement mené par les descendants de ceux qui ont le plus souffert du legs de l'esclavage, du commerce des esclaves et du racisme qu'ils engendrèrent, et qui seraient rejoints par des alliés au sein d'une lutte plus large pour mettre un terme définitif à la violence et à la terreur qui ont toujours été essentielles au développement et au maintien du capitalisme. C'est pour cette raison que j'ai décidé de clore cet ouvrage sur des témoignages de marins à propos d'esclaves prenant soin de leurs camarades malades et mourant dans les ports des Caraïbes. C'est là la conception de l'humanité la plus inclusive et la plus généreuse que j'aie pu découvrir au cours de mes recherches pour mener à bien ce travail. Ces bonnes actions, de la part d'individus qui avaient eux-mêmes à peine un toit, à peine assez de nourriture, de force ou d'espace pour enterrer leurs propres morts selon les règles, semblent indiquer la possibilité d'un autre futur. En s'en inspirant, et en travaillant beaucoup, peut-être parviendrons-nous à rendre ce futur possible. Le long et violent voyage du navire négrier sera alors enfin terminé, et ce « drame magnifique » deviendra magnifique dans un tout autre sens.

---

1. N.d.T. : Un grand jury est une branche de la cour qui a le pouvoir de mener une procédure officielle afin d'enquêter sur les comportements criminels potentiels et de déterminer si des accusations criminelles doivent être portées. Le grand jury fédéral est considéré par la Cour suprême comme « une entité constitutionnelle de son propre droit » qui ne fait partie ni du pouvoir exécutif (comme les procureurs) ni du pouvoir judiciaire (comme les juges) (*United States v. Williams*, 1992).
2. « John Cranston's Testimony to the Grand Jury, June 15, 1791 », Newport Historical Society, Newport, Rhode Island, Box 43, folder 24. Toutes les citations de Cranston et du grand jury proviennent de ce document. On pourra trouver davantage d'informations à propos du *Polly* dans *TSTD*, # 36560. Le 8 juin 1791, le *Litchfield Monitor* rapporta que Caleb Gardiner, un autre marchand d'esclaves important, était également l'un des propriétaires du navire. Le nombre de captifs embarqués, de 142, se trouve dans les

dépositions d'Isaac Stockman et Henry Clannen devant Joannes Runnels, gouverneur de l'île de Saint-Eustache, le 2 octobre 1794, Rhode Island Historical Society, Newport, Rhode Island.

3. Une « jeune femme » qui écrivit sur l'incident du *Polly* dans l'*American Mercury* du 6 juin 1791 évoquait la possibilité que Cranston eût fait accuser D'Wolf pour se venger de ses « mauvais traitements » à bord du navire. La chose est peu probable pour deux raisons : tout d'abord, si tel avait été son motif, Cranston aurait porté une autre accusation. Il aurait probablement poursuivi D'Wolf pour sa violence excessive, un non-paiement de salaire ou une distribution trop avaricieuse des provisions, tous procès dont Cranston aurait pu espérer un bénéfice personnel. Ensuite, et c'est plus important, si cela avait été le cas, il ne fait nul doute que Stockman et Clannen eussent mentionné l'hostilité de Cranston contre le capitaine dans leurs dépositions.
4. Cranston ajouta que la femme était « entre deux âges » et qu'elle avait été nourrie lors de son séjour en haut de la grande hune. Il précisa également qu'il ne savait absolument pas si la femme aurait guéri si elle n'avait pas été jetée par-dessus bord.
5. La « jeune femme » prit alors le prétexte d'une lettre à son frère et se servit de l'exemple de D'Wolf pour lui faire des remontrances à propos de son implication dans le commerce des esclaves, mais sans exprimer d'opposition de principe à l'égard de la traite elle-même. Un deuxième journaliste se contenta de rapporter l'affaire sans se présenter ni émettre aucune opinion sur la traite. Un troisième, un « gentilhomme de Rhode Island », était clairement abolitionniste. Tous trois avaient entendu la même histoire, mais deux d'entre eux ne nomment pas le capitaine, tandis que le troisième l'appelle « le capitaine Wolf ». Même si deux de ces lettres furent publiées avant le témoignage de Cranston devant le grand jury, elles rapportaient toutes trois les mêmes faits : une femme esclave avait attrapé la variole ; le capitaine D'Wolf avait alors demandé aux membres de son équipage de l'aider à la jeter par-dessus bord (deux des lettres précisent qu'il leur « ordonna ») ; ces derniers refusèrent d'obtempérer, si bien que le capitaine dut s'occuper de l'affaire lui-même. Voir « Extract of a letter from a young Lady, Rhode Island, to her Brother, in the State, date May 24, 1791 », in *American Mercury*, 6 juin 1791 ; « Extract of a letter from Newport (Rhode-Island) dated the 5th month 9th, 1791 », in *Litchfield Monitor*, 8 juin 1791 ; « Extract of a letter from a gentleman in Rhode-Island », in *Connecticut Courant*, 18 juillet 1791.
6. Le gentilhomme abolitionniste semble en avoir su beaucoup plus que les autres sur l'affaire et joua peut-être même un rôle dans les événements qui amenèrent Cranston à témoigner devant le grand jury. Il raconta que le capitaine D'Wolf avait été entendu dire, parlant de la femme malade, « maudite Négresse, il faut absolument qu'elle passe par-dessus bord ». Il ajouta que les « deux seconds » étaient morts au cours du voyage, faisant peut-être ici allusion à la propagation de la maladie, et que « des gens » (et donc plusieurs membres de l'équipage et pas seulement Cranston) avait rapporté cette atrocité qui avait provoqué un tollé général et poussé les autorités publiques à recueillir des déclarations sous serment. Voir le *Connecticut Courant* du 18 juillet 1791. Le voyage que D'Wolf fit pour fuir, que ce soit à bord du *Polly* ou d'un autre navire appartenant à un autre membre de sa famille, n'est pas listé dans le *TSTD* avec D'Wolf comme capitaine. Il est fort possible qu'il ait navigué avec un autre membre de sa famille.

7. Dépositions d'Isaac Stockman et de Henry Clannen, 1794. Le *TSTD* indique que l'équipage était composé de douze hommes, mais Stockman et Clannen affirmaient qu'ils étaient quinze. Il convient également de souligner que Cranston avait absolument tout à perdre en s'attaquant à un homme puissant comme D'Wolf, tandis que Stockman et Clannen avaient eux tout intérêt à lui porter un témoignage favorable. Il est d'ailleurs fort probable qu'ils aient été payés pour faire ce témoignage. Il était en effet très courant que des capitaines corrompissent des marins pour les défendre dans des procès. Clannen, il faut le rappeler, avait directement été impliqué dans le meurtre par Cranston. De plus, le moment où ils ont fait leur déposition, soit trois ans après l'événement en question, suggère fortement qu'ils y ont été poussés par le capitaine D'Wolf.
8. George Howe, *Mount Hope. A New England Chronicle*, New York, Viking Press, 1959, p. 105 et 106.
9. Au regard de toute l'histoire du commerce des esclaves, cet événement reste exceptionnel. Les documents qui ont survécu ont tendance à montrer qu'il était rare de jeter des captifs encore en vie par-dessus bord, non pour des raisons morales, bien évidemment, mais pour des raisons économiques. De plus, il était également rare qu'un capitaine s'enquière de l'opinion de son équipage, ou que l'équipage en question refuse d'accéder aux souhaits du capitaine. Refuser, en effet, c'était risquer de se faire accuser d'insubordination, crime puni de coups de fouet ou, pire, de mutinerie, dont le châtiment était la mort. Un voyage qui fut en cela comparable à celui du *Polly* est étudié par Mitra Sharafi dans « The Slave Ship Manuscripts of Captain Joseph B. Cook. A Narrative Reconstruction of the Brig *Nancy*'s Voyage of 1793 », in *Slavery and Abolition*, n° 24, 2003, p. 71-100.
10. Isaac Manchester, qui porta plainte contre D'Wolf à Saint-Thomas, n'était pas présent sur le *Polly* au moment des faits, mais il en « avait entendu parler ». Ce n'est pas un hasard si, cinq mois après le verdict favorable à D'Wolf, Manchester fut nommé capitaine du *Sally*, un négrier de Bristol, Rhode Island, qui appartenait à la famille D'Wolf. Manchester resta trois ans et demi (trois voyages) l'employé de la famille D'Wolf avant de devenir lui-même propriétaire d'un navire négrier, et finalement marchand d'esclaves, cette fois-ci sans l'aide des D'Wolf. Voir Rufus King Papers, Box 6, folder 2, New York Historical Society ; *TSTD*, # 36616, # 36668 et # 36680.
11. *No Rum ! – No Sugar ! Or, The Voice of Blood, being Half an Hour's Conversation, between a Negro and an English Gentleman, shewing the Horrible Nature of the Slave-Trade, and Pointing Out an Easy and Effectual Method of Terminating It, by an Act of the People*, Londres, 1792.
12. George Howe, *Mount Hope. A New England Chronicle*, *op. cit.*, p. 130-131.
13. Elizabeth Boody Schumpeter (dir.), *English Overseas Trade Statistics, 1697-1808*, Oxford, Clarendon Press, 1960, p. 60-62 ; Susan B. Carter, *Historical Statistics of the United States. Earliest Times to the Present*, New York, Cambridge University Press, 2006 ; Robin Blackburn, *The Making of the New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Londres, Verso, 1997, p. 581. Ce paragraphe doit beaucoup à Seymour Drescher, *Econocide. British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1977. Il estime dans cet ouvrage que 92,3 % du coton importé entre 1801 et 1805 était produit par des esclaves (p. 86).
14. *Memoirs of Crow*, p. 22 et 32.

15. Il s'agit là de trois citations : témoignage de Thomas Wilson, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 12 ; entretien avec Mr. James, in *Substance*, p. 17 ; témoignage du capitaine John Ashley Hall, 1790, in *HCSP*, vol. 72, p. 233. Pour des informations d'ordre général, voir le témoignage de James Morley, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 164 et 168 ; témoignage de Thomas Bolton Thompson, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 173 ; témoignage de Ninian Jeffreys, 1790, in *HCSP*, vol. 73, p. 240 ; témoignage de James Towne, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 30 ; témoignage de John Simpson, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 44 ; témoignage du Dr. Harrison, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 53 ; témoignage de Robert Forster, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 133-134 ; témoignage de Mark Cook, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 199 ; témoignage de Hercules Ross, 1791, in *HCSP*, vol. 82, p. 260.
16. Entretien avec Mr. Thompson, in *Substance*, p. 25 ; entretien avec Mr. James, in *Substance*, p. 17 ; entretien avec Henry Ellison, in *Substance*, p. 41. Thomas Clarkson avait apparemment découvert l'existence de ces marins déchus et malades, ainsi que les actes de compassion des esclaves qui leur venaient en aide, lors de ses entretiens avec des marins en 1787-1788, à la suite de quoi lui et les autres abolitionnistes interrogèrent systématiquement à ce sujet les marins où les personnes impliquées dans la vie maritime. Ils réussirent à réunir vingt-trois témoignages différents sur le sujet qui servirent aussi bien à la composition de *Substance of the Evidence* qu'aux audiences parlementaires.
17. Entretien avec Mr. James, in *Substance*, p. 17 ; entretien avec Henry Ellison, in *Substance*, p. 41 ; entretien avec Ninian Jeffreys, in *Substance*, p. 92. Pour d'autres exemples de l'usage du concept de « compagnon de bord » (« *shipmate* ») par un capitaine et des marins faisant référence aux captifs africains, voir *Memoirs of Crow*, p. 159 et 129 ; et *Three Years Adventures*, p. 144 et 425-427. Sur les relations étroites qu'entretenaient parfois les esclaves et les marins de la traite dans les « Caraïbes sans maîtres » de la fin des années 1780 et des années 1790, époque de l'essor du mouvement abolitionniste, voir Julius Sherrard Scott III, « The Common Wind. Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution », thèse de doctorat, Duke University, 1986, p. 134-146.
18. Les archéologues des Caraïbes ne sont toujours pas capables de confirmer si des marins européens furent bien enterrés dans des cimetières d'Africains, mais le plus grand chercheur du champ pour la Jamaïque, Roderick Ebanks, considère la chose comme fort probable : « Si je me fonde sur ce que je sais des esclaves, ce que me vous me racontez là n'a rien de très étonnant » (communication personnelle avec l'auteur, 31 juillet 2006). La question devrait bientôt être tranchée par les fouilles prévues des cimetières urbains.
19. *Memoirs of Crow*, p. 291.
20. J'ai également soutenu la centralité de la violence et de la terreur dans le livre que j'ai écrit avec Peter Linebaugh : *L'Hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, trad. de Christophe Jaquet et Hélène Quiniou, Paris, Éditions Amsterdam, 2008.
21. Ma réflexion a ici été influencée par celle de Paul Gilroy, *L'Atlantique noir, modernité et double conscience*, trad. de Charlotte Nordmann, Paris, Éditions Amsterdam, 2010 (1993 pour l'édition originale), et celle de Ruth Gilmore, *Golden Gulag. Prisons, Surplus, Crisis, and Opposition in Globalizing California*, Berkeley, University of California Press, 2006.

Remerciements

Je n'aurais jamais pu écrire cet ouvrage sans l'aide de ma famille, de mes amis, de mes collègues et d'un assez grand nombre d'étrangers particulièrement serviables. Je remercie les équipes du National Maritime Museum, Greenwich ; du Bristol Record Office (et plus particulièrement Pat Denney, archiviste de la Society of Merchant Venturers) ; de la Bristol University Library ; celle du Bristol City Museum ; du Merseyside Maritime Museum (et tout particulièrement Tony Tibbles et Dawn Littler) ; du Liverpool Record Office ; de la St. John's College Library et de la Cambridge University Library ; des National Archives ; du House of Lords Record Office ; du Royal College of Surgeons ; de la Friends House Library ; de la Bristol (RI) Historical Society ; de la Newport (RI) Historical Society ; de la John Carter Brown Library ; de la Providence Public Library ; de la Baker Library, à la Harvard Business School ; de la New York Historical Society ; de la Seeley G. Mudd Manuscript Library, à l'université de Princeton ; de la Robert W. Woodruff Library, à l'Atlanta University Center ; de la Charleston County Public Library ; de l'Avery Research Center and Special Collection, et de l'Addlestone Library, au College of Charleston ; de la South Caroliniana Library ; et de la South Carolina Historical Society. J'exprime également toute ma gratitude à la formidable équipe qui anime ma propre bibliothèque, la bibliothèque Hillman, à l'université de Pittsburgh, et tout particulièrement à Phil Wilkin qui m'a aidé à rassembler des sources essentielles.

Merci au National Endowment of the Humanities et à l'American Council of Learned Societies pour les bourses de recherche qu'ils ont bien

voulu m'accorder. À l'université de Pittsburgh, mes recherches ont aussi été grandement facilitées, de manières aussi diverses que généreuses, grâce au soutien du Center for Latin American Studies, du Center for West European Studies, du University Center for International Studies, du Central Research Development Fund, du George Klinzing and Provost's Office of Research, et enfin du doyen N. John Cooper et de la Faculty of Arts and Sciences.

J'ai eu la chance de pouvoir parler de ce projet devant des publics informés et réactifs. Merci à tous ceux qui ont rendu ces rencontres possibles, à tous ceux qui sont venus et à tous ceux qui m'ont parlé sans détour : Eric Cheyfitz, Cornell University ; Karen Kupperman, Sinclair Thomson et Michael Gomez, New York University ; Madge Dresser, University of the West of England ; Peter Way, Bowling Green State University ; Andrew Wells et Ben Maddison, University of Wollongong ; Cassandra Pybus, Centre for the Study of Colonialism and Its Aftermath, University of Tasmania ; Rick Halpern, University of Toronto ; Pearl Robinson, Tufts University ; William Keach, Brown University ; Simon Lewis, College of Charleston ; Modhumita Roy, Marxist Literary Group ; Phyllis Hunter, University of North Carolina-Greensboro ; Kirk Savage, Department of History of Art and Architecture, et Alejandro de la Fuente, du département d'histoire de l'université de Pittsburgh. J'ai également bénéficié des pensées et des suggestions judicieuses de collègues lorsque nous nous sommes réunis à Fremantle, en Australie, à l'occasion du colloque « Middle Passage. The Oceanic Voyage as Social Progress », organisé par Cassandra Pybus, Emma Christopher et Terri-Ann White.

Alors que cela fait déjà trente ans que je travaille au milieu des archives maritimes, il m'a fallu beaucoup de temps pour réaliser qu'il pourrait être possible de coucher sur le papier une histoire du navire négrier, et encore plus pour me décider à relever ce défi. L'idée m'en est pour la première fois venue à la fin des années 1990, alors que je rendais visite à des condamnés à mort en Pennsylvanie et que je militais pour l'abolition de la peine de

mort, ce système moderne de la terreur. Je remercie tous ceux que j'ai rencontrés au long de cet âpre et long combat : notre travail commun se reflète de bien des façons, aussi subtiles que profondes, dans ces pages. En 2003, je fus convié au Sawyer Seminar, à l'University of California-Irvine, sur le « Redress in Social Thought, Law, and Literature », où je rencontrai un grand nombre de brillants chercheurs : ce fut là un moment clé dans ma décision d'écrire cet ouvrage. À l'époque comme aujourd'hui, les discussions que j'ai pu avoir avec Saidiya Hartman, l'auteur du merveilleux *Lose Your Mother. A Journey Along the Atlantic Slave Route*, me furent (et me sont) particulièrement précieuses.

De nombreux collègues et étudiants de l'université de Pittsburgh m'ont aidé, et ce de bien des façons. Joseph Adjaye est depuis longtemps pour moi une source vive de connaissances sur l'Afrique. Stephan Wheelock m'a encouragé à réfléchir aux technologies de l'asservissement, tandis que Jerome Branche m'a aidé à comprendre le concept de « compagnon de bord ». J'ai eu la chance de bénéficier de l'expertise de Seymour Drescher et Rebecca Shumway qui ont bien voulu relire certains chapitres de ce livre. Patrick Manning a été un parangon de générosité, aussi bien au niveau amical qu'intellectuel : il m'a encouragé dès le tout début de ce projet, m'a guidé quand il était en cours, et m'a aidé de diverses façons pratiques quand j'en vis enfin le bout. Rob Ruck a partagé avec moi les hauts et les bas qu'a connus ce projet, ainsi que tout le reste, dont une mémorable saison de basket de Pitt. Ceux-là et d'autres – Alejandro de la Fuente, Lara Putnam, Bill Chase, Reid Andrews, et les membres du Working-Class History Seminar – font que, depuis de nombreuses années déjà, le département d'histoire de l'université de Pittsburgh est devenu pour moi comme un second foyer.

J'ai également été assisté de façon excellente au cours de mes recherches. Trois de mes anciens étudiants de premier cycle, Heather Looney, Ian Hartman et Matt Maeder, ont véritablement accompli un travail

extraordinaire, non seulement en rassemblant les sources primaires, mais aussi en interrogeant avec pertinence le fruit de leurs recherches. Mes élèves diplômés, ceux d'aujourd'hui comme ceux d'hier, n'ont jamais cessé d'être pour moi une source d'enthousiasme, d'assistance et d'inspiration : ma gratitude va à Isaac Curtis, John Donoghue, Niklas Frykman, Gabriele Gottlieb, Forrest Hylton, Maurice Jackson, Eric Kimball, Christopher Magra, Michael McCoy, Craig Martin, Scott Smith, Karsten Voss et Cornell Womack. Je remercie en particulier Niklas, Gabriele, Chris et Forrest, qui m'ont aidé dans mes recherches comme l'a fait mon fils, Zeke Rediker, qui m'a prêté main-forte dans sa propre zone d'expertise, l'histoire africaine.

Je suis particulièrement redevable à Peter Linebaugh, dont l'amitié indéfectible et la collaboration de longue date ont été centrales dans la formulation de ce projet. Michael Warm, militant et chercheur spécialisé dans l'Afrique et l'Atlantique noir, m'a chaleureusement encouragé dans mon projet du début jusqu'à la fin. Le talentueux écrivain et artiste maritime William Gilkerson m'a aidé pour le deuxième chapitre de cet ouvrage. George Burgess, coordinateur des Museum Operations, et directeur du Florida Program for Shark Research, du Florida Museum of Natural History et du département d'ichtyologie de l'université de Floride, m'a grandement aidé à mieux comprendre l'histoire et le comportement des requins, tandis que Pieter Van der Merwe du National Maritime Museum m'a généreusement aidé dans mes recherches sur James Field Stanfield (chapitre v). David Eltis a eu la bonté de me fournir les chiffres les plus récents de la nouvelle version du *Trans-Atlantic Slave Trade. A Database on CD-ROM*. Roderick Ebanks a bien voulu partager avec moi ses lumières sur l'archéologie historique à la Jamaïque. Je les remercie tous ici du fond du cœur.

Cinq excellents historiens ont relu l'intégralité du manuscrit et l'ont amendé grâce à leur immense érudition. Tout d'abord, Cassandra Pybus, talentueux auteur et historienne qui m'a aidé à entrevoir de nouvelles

possibilités ; ensuite, Emma Christopher, dont le travail majeur sur les marins de la traite a rendu possible la rédaction de mon propre livre ; et enfin Robin Blackburn, dont les études comparatives, exhaustives et synthétiques de l'esclavage dans le monde atlantique sont sans égales. Ira Berlin, qui a brillamment conceptualisé à nouveaux frais l'expérience de l'esclavage dans le Nouveau Monde, m'a fait un certain nombre de suggestions aussi claires que pertinentes. Kenneth Morgan, dont les propres recherches sur la traite atlantique sont sur le point de bouleverser ce champ, m'a aidé de bien des manières grâce à sa connaissance extraordinaire des sources et ses commentaires prudents et avisés. Je les remercie pour tout, y compris pour les suggestions que j'ai été trop têtu pour entendre.

Mon agent, Sandy Dijkstra, m'a aidé à ne pas trop me perdre en cours de route et à trouver les éditeurs les mieux adaptés à mon projet des deux côtés de l'Atlantique. Merci à Maureen Sugden, qui a été une relectrice d'un grand professionnalisme, à Eleanor Birne de John Murray, ainsi qu'à mes excellents éditeurs de Viking Penguin USA, Wendy Wolf et Ellen Garrison, qui m'ont accompagné sans faille tout au long de ce projet, et plus particulièrement quand les choses sont devenues un peu plus difficiles vers la fin.

Pour finir, je remercie ma famille. Ma femme, Wendy Goldman, n'a jamais cessé de me lire, de me contredire, de discuter et de m'aider, et ce plus que n'importe qui d'autre. Ce livre lui est dédié, ainsi qu'à mes enfants, Zeke et Eva Rediker.

Liste des abréviations des références bibliographiques

– *An Account of the Life :* Silas Told*, An Account of the Life, and Dealings of God with Silas Told, Late Preacher of the Gospel wherein is set forth The wonderful Display of Divine Providence towards him when at Sea ; His various Suffering abroad ; Together with Many Instances of the Sovereign Grace of GOD, in the Conversion of several Malefactors under Sentence of Death, who were greatly blessed by his Ministry*, Londres, Gilbert & Plummer, 1785.

– BL : British Library, Londres.

– BCL : Bristol Central Library, Bristol, Angleterre.

– BRO : Bristol Record Office, Bristol, Angleterre.

– Thomas Clarkson, *History* : Thomas Clarkson, *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave-Trade by the British Parliament*, Londres, 1808, 2 vol.

– Donnan II : Elizabeth Donnan (dir.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, vol. II, *The Eighteenth Century*, Washington, D.C., Carnegie Institution of Washington, 1931.

– Donnan III : Elizabeth Donnan (dir.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, vol. III, *New England and the Middle Colonies*, Washington, D.C., Carnegie Institution of Washington, 1932.

– Donnan IV : Elizabeth Donnan (dir.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, vol. IV, *The Border Colonies and Southern Colonies*, Washington, D.C., Carnegie Institution of Washington, 1935.

– HCA : High Court of Admiralty.

– *HCSP* : Sheila Lambert (dir.), *House of Commons Sessional Papers of the Eighteenth Century*, Wilmington, Del., Scholarly Resources, 1975, vol. 67 à 73, et vol. 82.

– HLRO : House of Lords Record Office, Westminter.

– *HLSP* : F. William Torringto (dir.), *House of Lords Sessional Papers*, Dobbs Ferry, N.Y., Oceana Publications, 1974, Session 1798-1799, vol. 2-3.

– LRO : Liverpool Record Office, Liverpool.

– *Memoirs of Crow : Memoirs of the Late Captain Hugh Crow of Liverpool. Comprising a Narrative of his Life together with Descriptive Sketches of the Western Coast of Africa, particularly in Bonny, the Manners and Customs of the Inhabitants, the Production of the Soil, and the Trade of the Country, to which are added Anecdotes and Observations illustrative of the Negro Character, chiefly compiled from his own Manuscripts : with Authentic Additions from Recent Voyages and Approved Authors*, Londres,

Frank Cass & Co., 1970 (Londres, Longman, Rees, Orme, Brown & Green, 1830).

– MMM : Merseyside Maritime Museum, Liverpool.

– NA : National Archives of the United Kingdom, Kew Gardens, Londres.

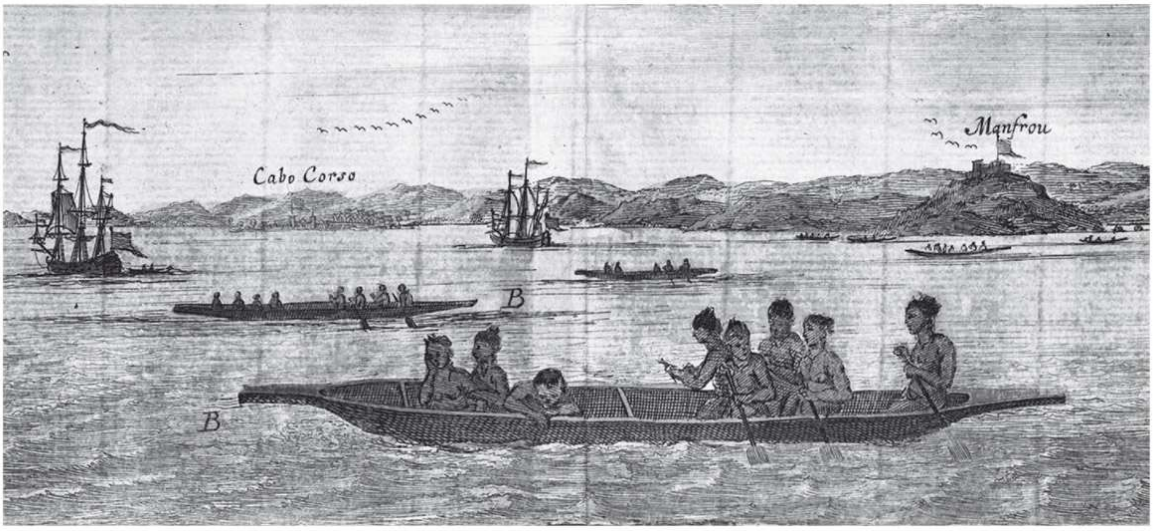
– NMM : National Maritime Museum, Liverpool.

– *Substance* : [Thomas Clarkson (dir.)], *The Substance of the Evidence of Sundry Persons on the Slave-Trade Collected in the Course of a Tour Made in the Autumn of the Year 1788*, Londres, 1789.

– PL : Records of the County Palatine of Lancaster.

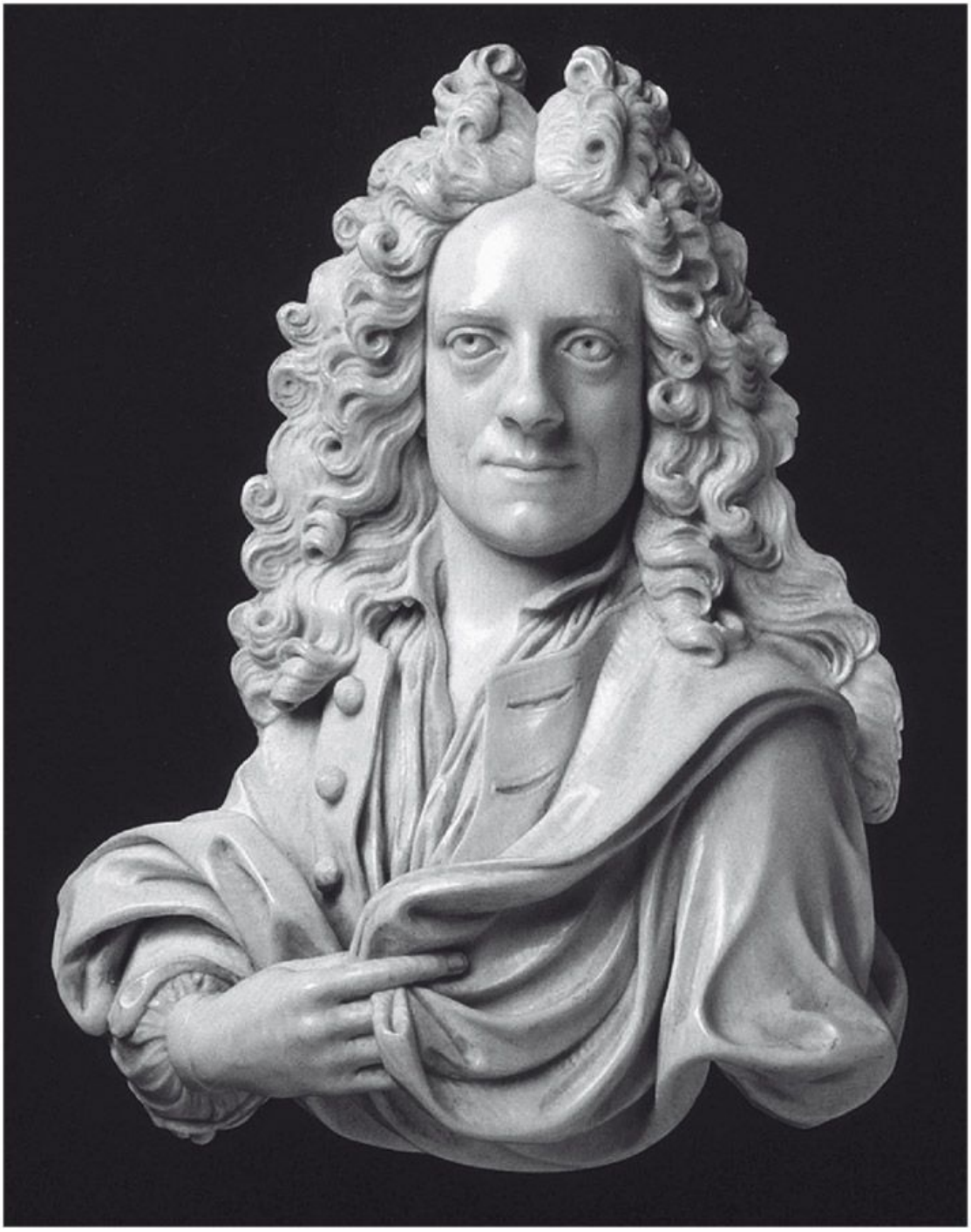
– *Three Years Adventures* : William Butterworth [Henry Schroder], *Three Years Adventures of a Minor, in England, Africa, and the West Indies, South Carolina and Georgia*, Leeds, Edward Barnes, 1822.

– *TSTD* : David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson et Herbert S. Klein, *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database on CD-ROM*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.



1. Le passage de l'expropriation et de l'asservissement en Afrique à l'exploitation en Amérique impliquait souvent le transport en pirogue du rivage jusqu'au navire, comme on peut le voir sur cette illustration représentant une embarcation sur la Côte-de-l'Or à la fin du XVII^{e} siècle.

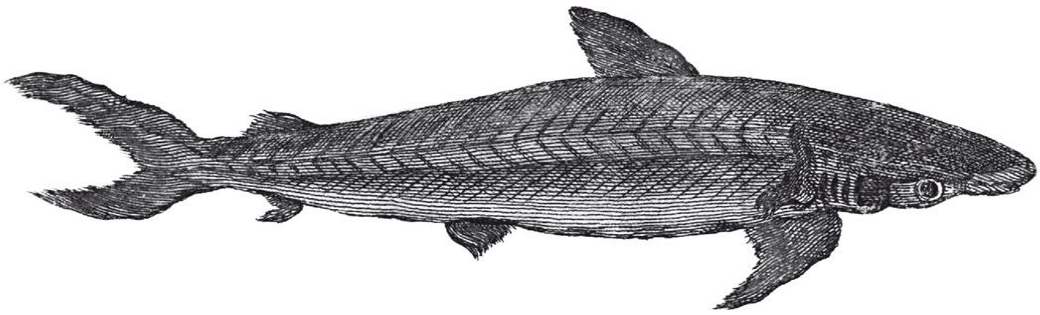
2. « Black Bart » Roberts était second sur un navire négrier quand il fut capturé par des pirates en 1719. Il se joignit à eux et devint rapidement le capitaine le plus célèbre de l'« âge d'or de la piraterie ». Il perturba tant le commerce des esclaves que le Parlement britannique en vint à multiplier les patrouilles navales le long des côtes d'Afrique de l'Ouest. L'une d'elles parvint à tuer Roberts lors d'une bataille navale en 1722. Cinquante-deux membres de son équipage multiracial furent pendus au fort de Cape Coast.



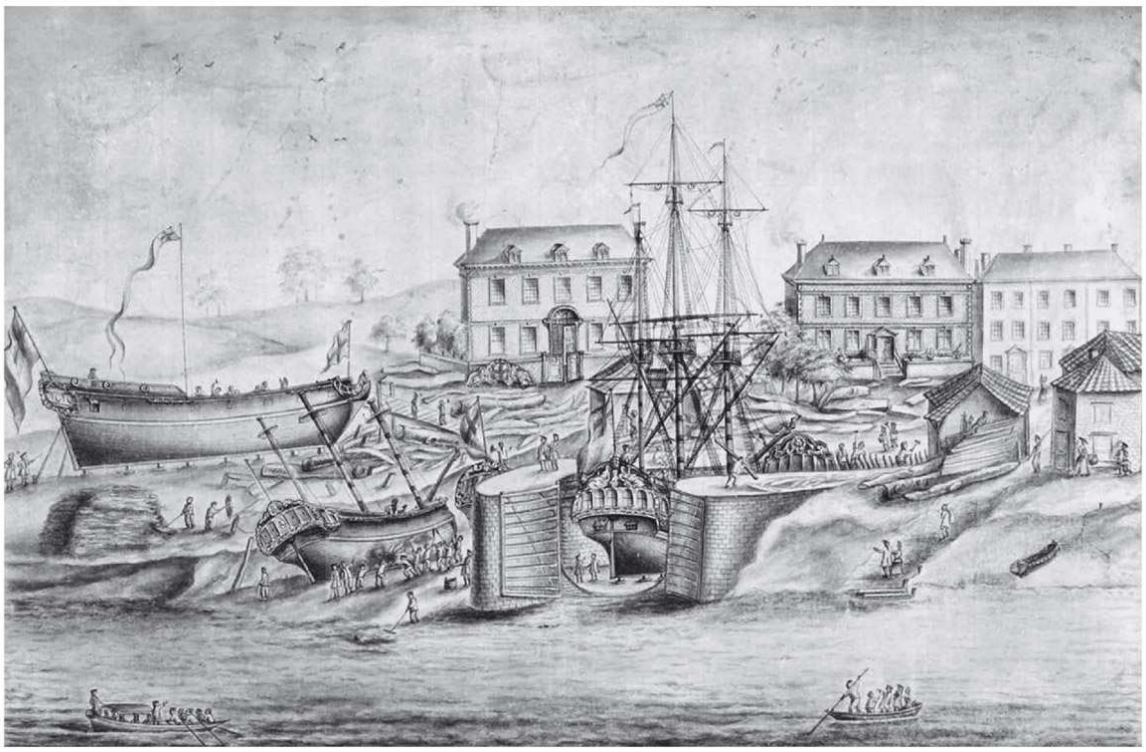
3. Humphry Morice, l'un des plus importants marchands d'esclaves londoniens du début du XVIII^{e} siècle, était l'un des individus les plus puissants de l'époque. Il était en effet gouverneur de la Banque d'Angleterre et membre du Parlement. David Le Marchand a sculpté son portrait, dans de l'ivoire très certainement d'origine africaine.

4. Henry Laurens fut l'un des plus importants marchands d'esclaves des colonies britanniques d'Amérique du Nord du milieu du XVIII^{e} siècle. Il se servit du capital accumulé grâce au commerce

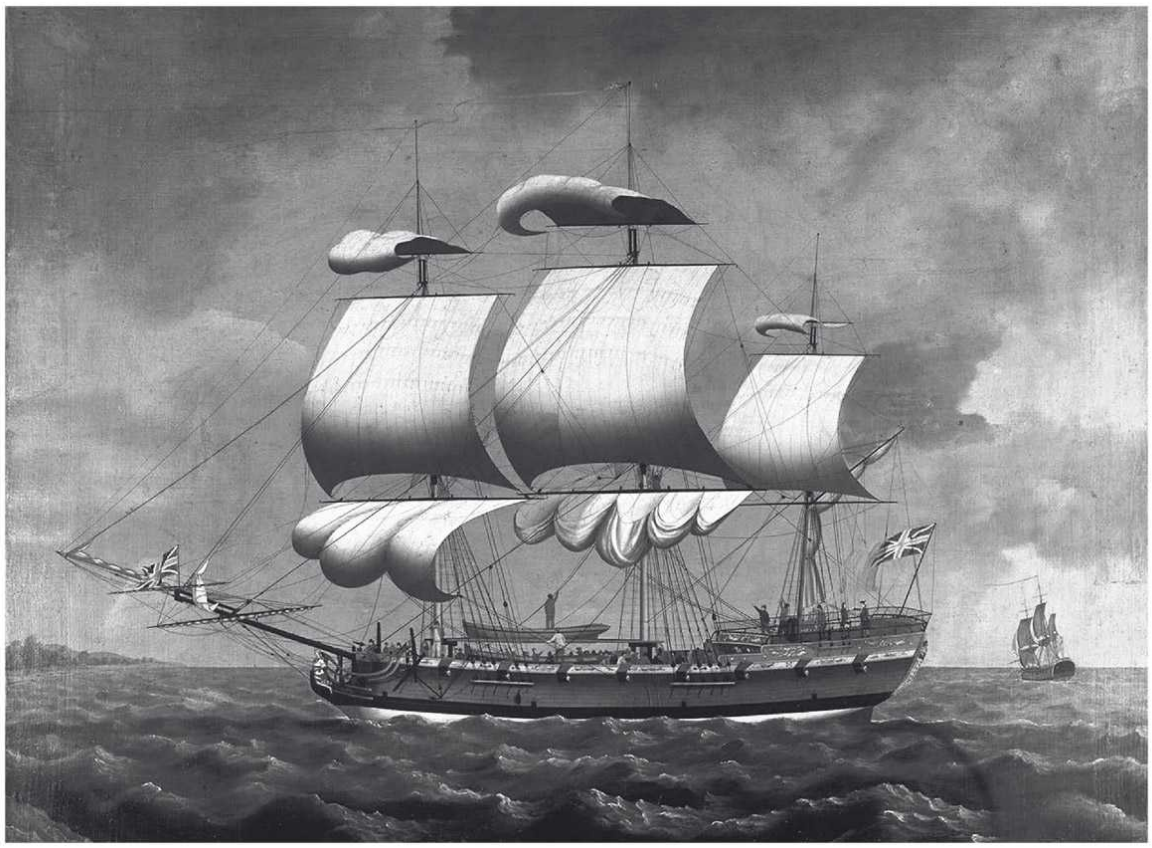
des esclaves pour atteindre les plus hautes distinctions sociales et responsabilités politiques de la Caroline du Sud. Il devint président du Congrès continental en 1777.



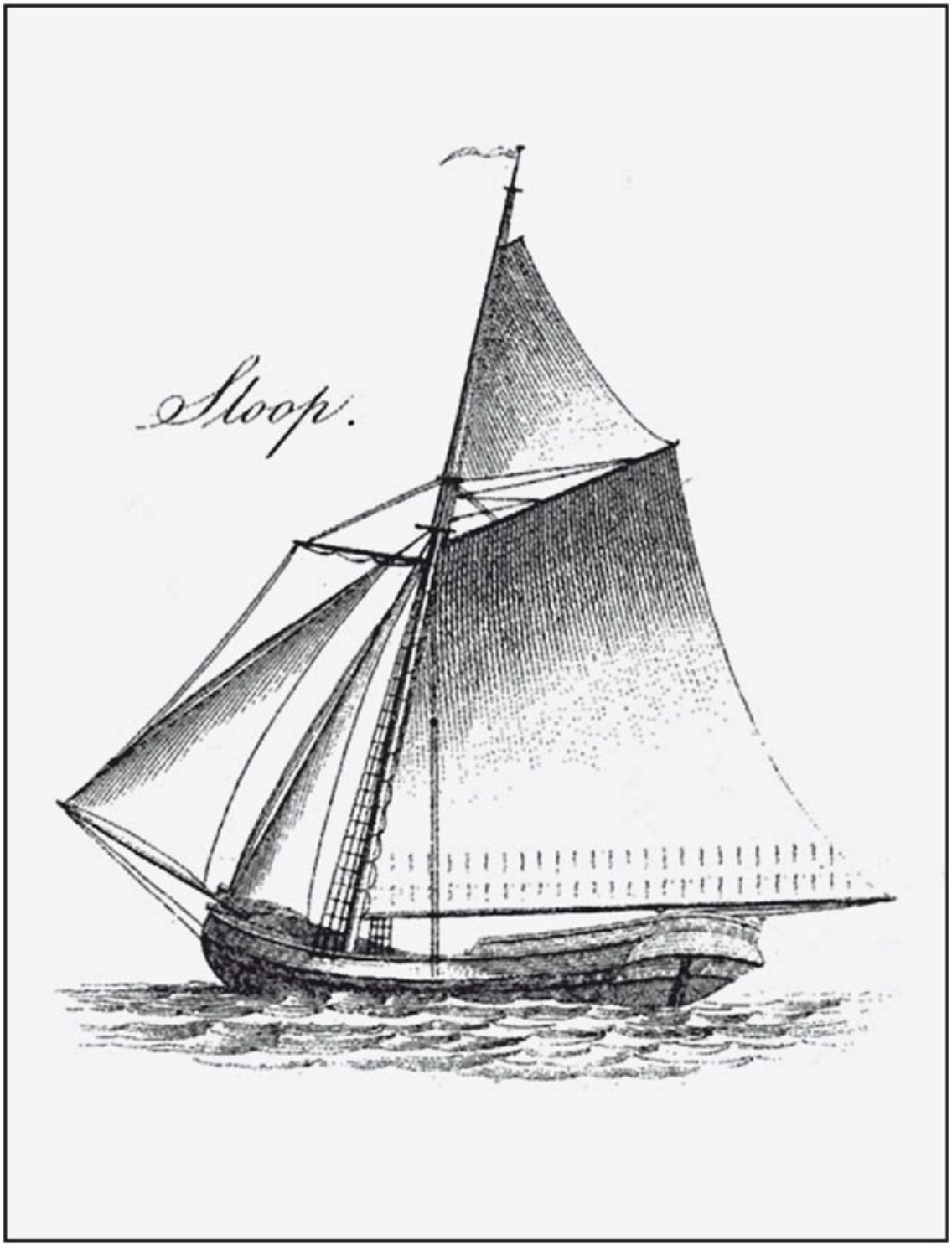
5. Les requins suivaient les négriers à travers l'Atlantique, se nourrissant avidement des cadavres des marins et surtout des esclaves jetés par-dessus bord. Les capitaines de navires négriers tiraient parti de la présence des requins pour augmenter la terreur qui régnait à bord.

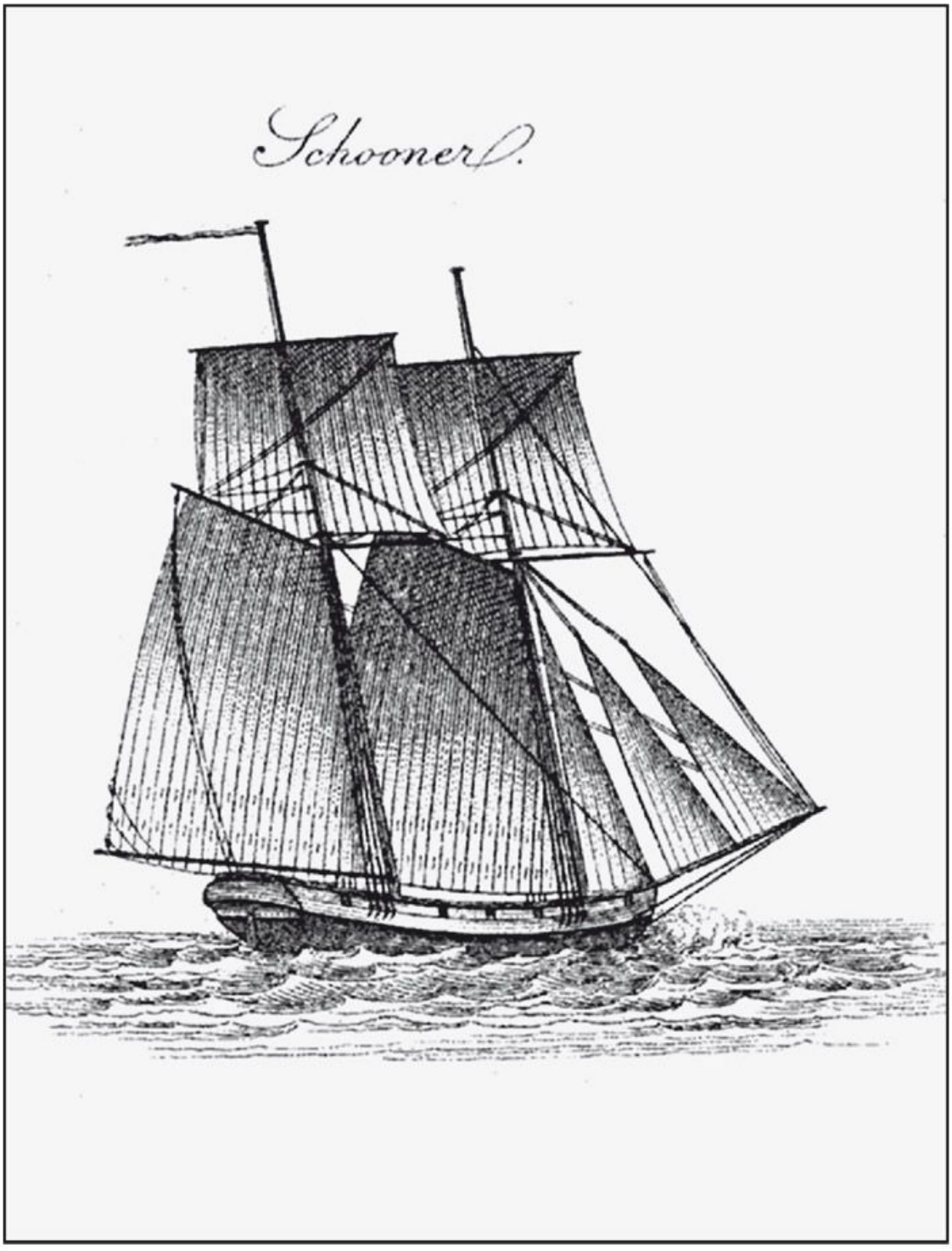


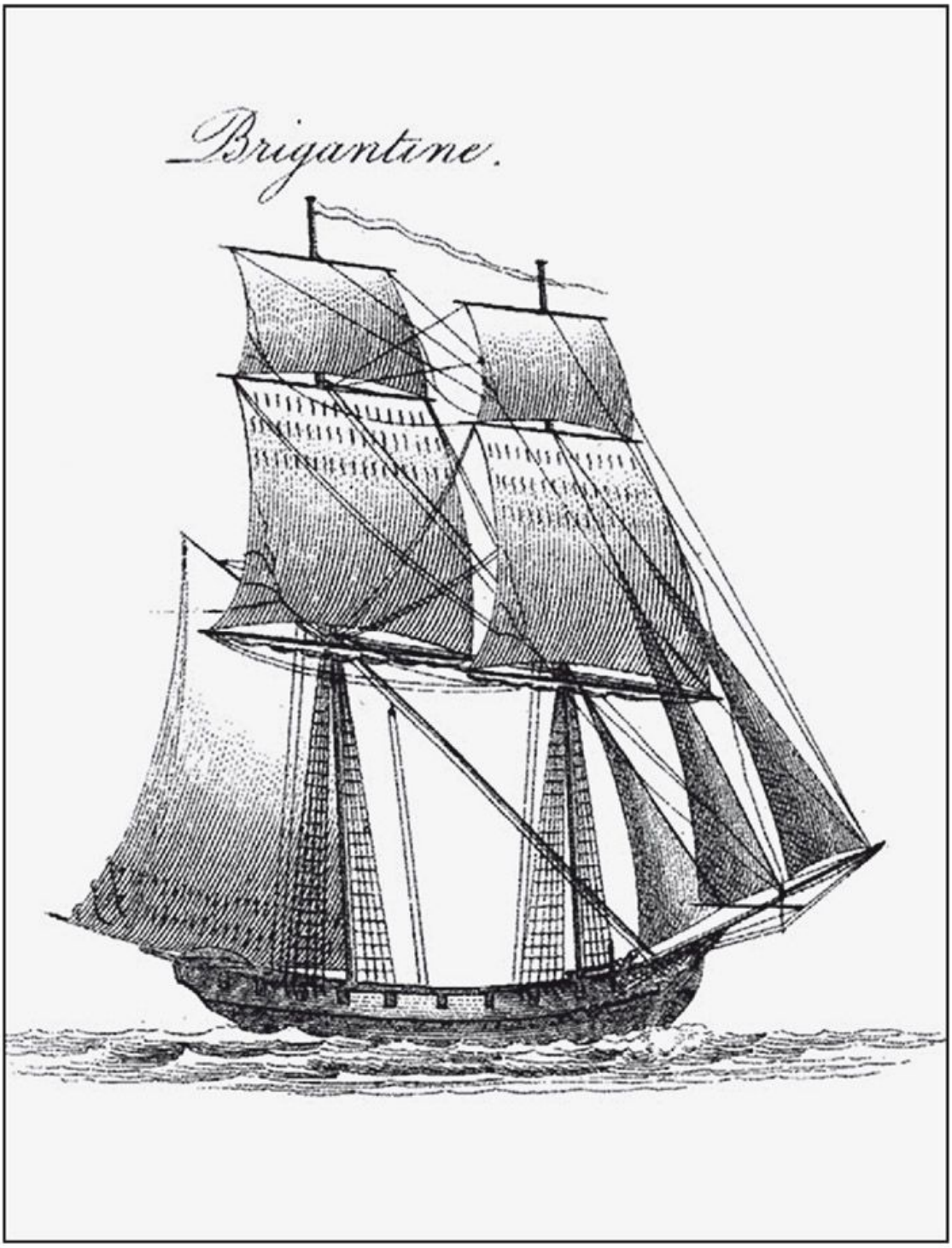
6. Nicholas Pocock, ancien marin devenu artiste, dessina le chantier naval de Sydenham Teast, à Bristol, en 1760. On y voit, semble-t-il, trois grands vaisseaux de haute mer à différentes étapes de leur construction et entourés d'artisans et d'ouvriers, certains semblant être d'ascendance africaine.



7. Liverpool fut le plus grand port négrier de Grande-Bretagne et, à la fin du XVIII^{e} siècle, du monde entier. Les marchands d'esclaves de la ville employaient des douzaines de grands trois-mâts, comme celui représenté ici par le peintre de marines William Jackson vers 1780.


Sloop.


Schooner.

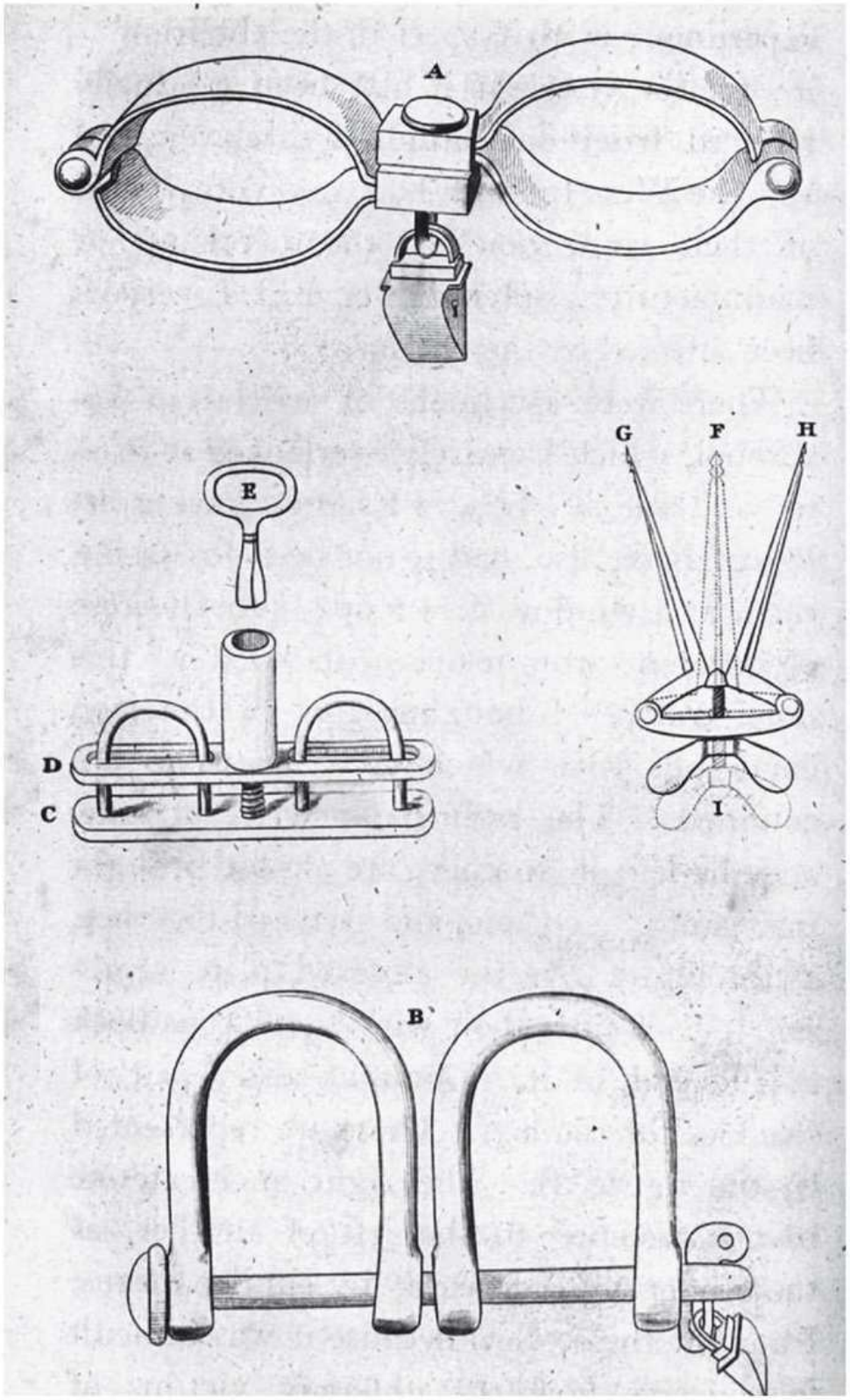


8. Les vaisseaux de taille plus réduite que les trois-mâts étaient davantage utilisés dans la traite, comme le sloop ou la goélette, particulièrement prisés par les marchands d'esclaves d'Amérique du Nord, ainsi que des embarcations à deux mâts comme le brigantin ou le senau.

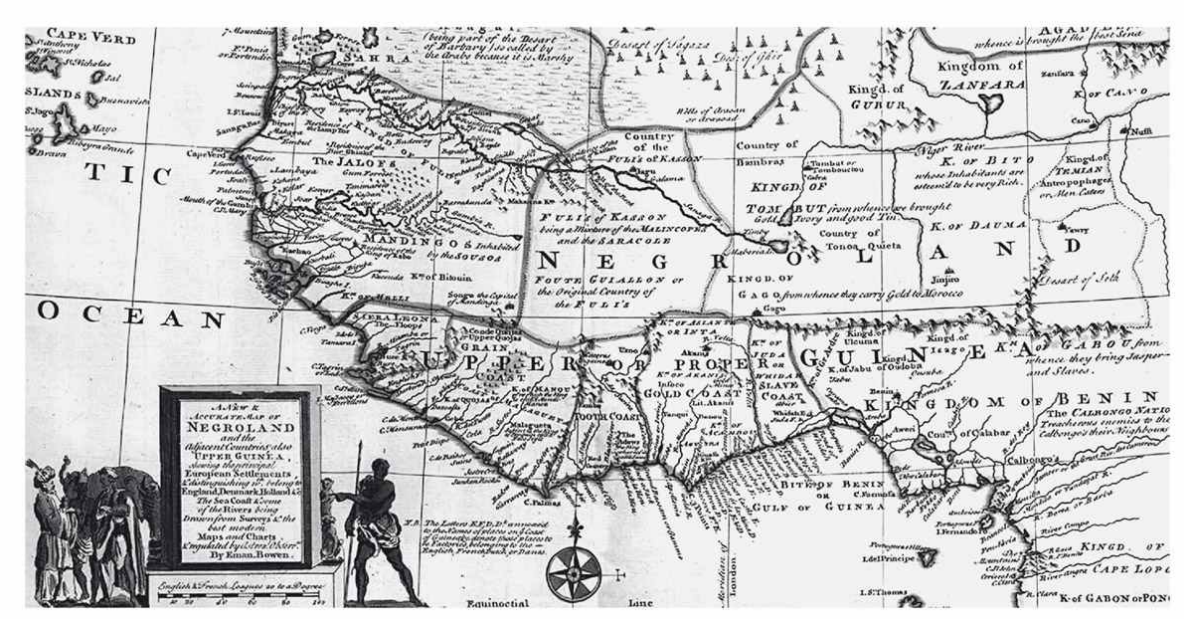
9. Le *barricado* consistait en une cloison derrière laquelle les membres de l'équipage pouvaient se retrancher en cas d'insurrection, et d'où ils pouvaient se servir de leurs mousquets pour reprendre le contrôle du navire. Cette représentation – peu réaliste – d'un navire négrier français du début du XIX^{e} siècle donne à voir un *barricado* qui, s'il est certes trop bas, trop ouvert sur les coutures (intervalle qui se trouve entre deux bordages) et trop fragile, permet de voir la manière dont les hommes et les femmes esclaves étaient séparés et différemment traités à bord des navires négriers.

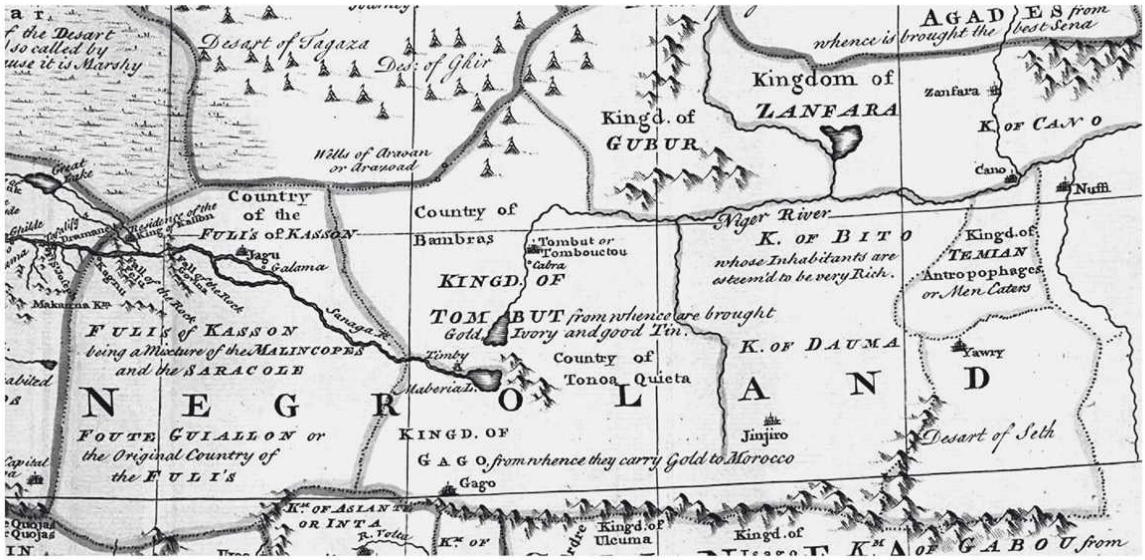
10. Job Ben Solomon, fils d'un imam de la région de la Sénégambie, fut capturé par des marchands d'esclaves africains et vendu à un négrier en 1730. Une fois son éducation et son appartenance à l'élite

reconnues, il fut finalement affranchi et rapatrié en Afrique par la Royal African Company, qu'il aida alors du mieux qu'il put à faire fructifier son commerce d'êtres humains.

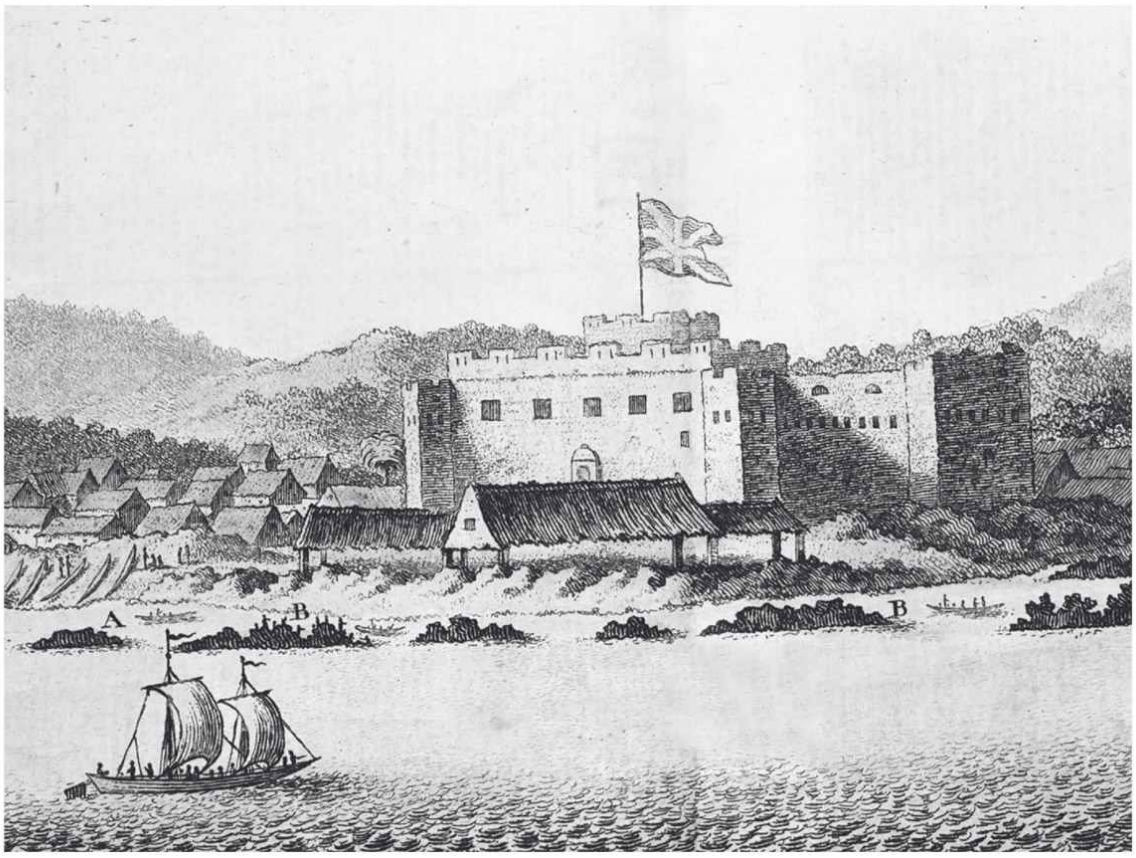

A
G
F
H
E
D
C
I
B

11. Les navires négriers transportaient des menottes pour les poignets des esclaves et des fers pour leurs chevilles. Les capitaines utilisaient des poucettes (au centre, à gauche) pour torturer les esclaves rebelles, et des *speculum oris* (au centre, à droite), pour ouvrir de force la gorge des captifs qui refusaient de se nourrir.

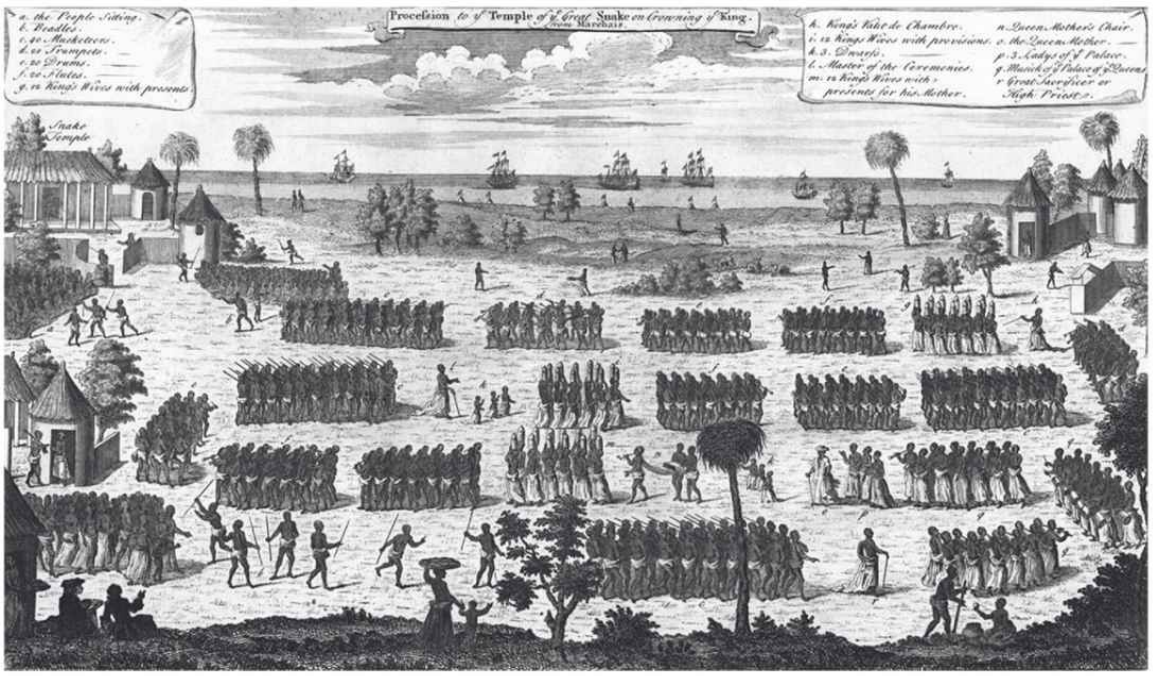




12. À côté de l'habituelle « Guinée », représentant la principale région de commerce des esclaves en Afrique, le cartographe Emmanuel Bowen ajouta en 1747 « Negroland », ce qui illustre parfaitement la manière dont le système esclavagiste atlantique était en train de créer de nouvelles façons, racialisées, de penser l'humanité.

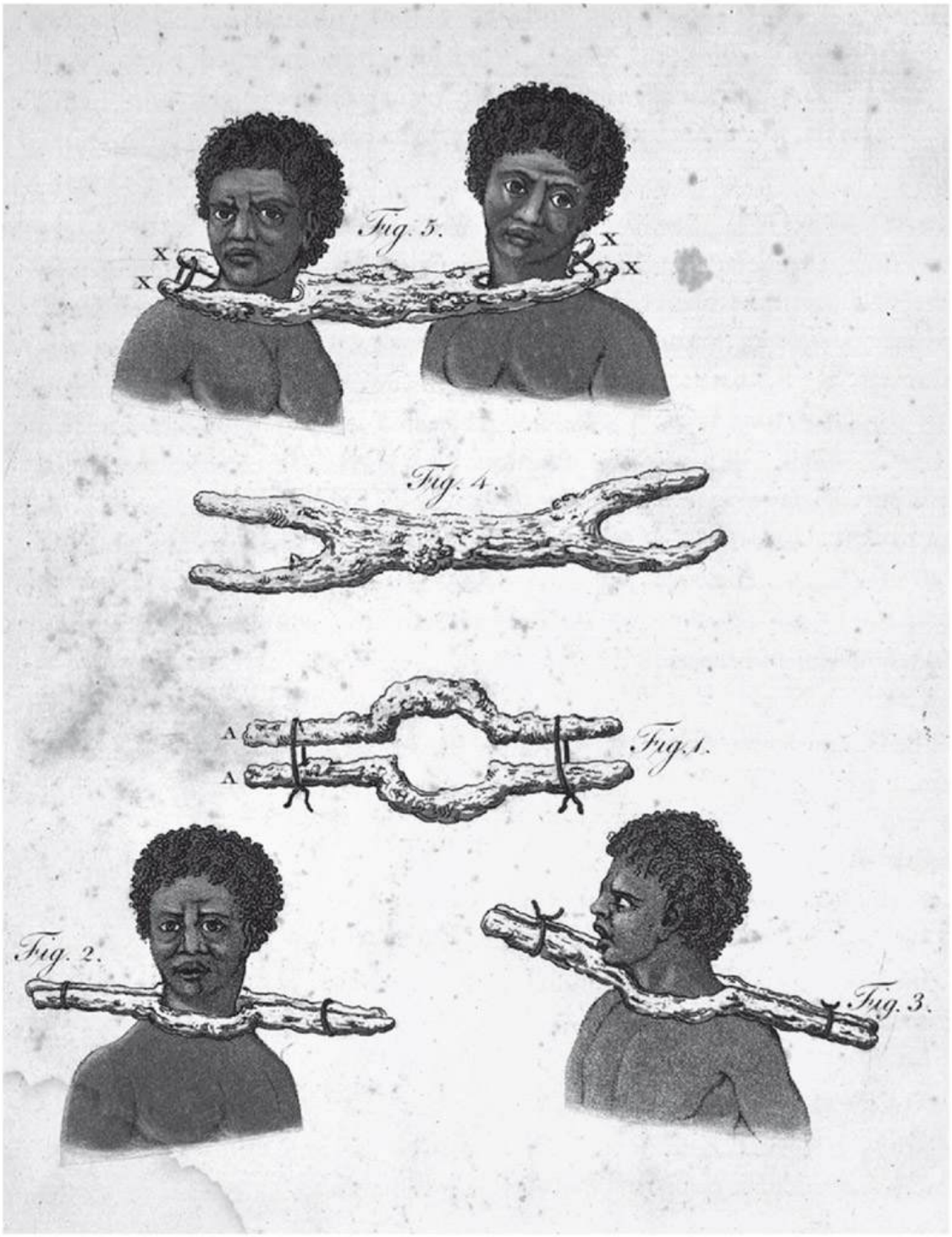


13. L'histoire du fort négrier d'Anomabu, sur la Côte-de-l'Or, reflète parfaitement la violente rivalité qui existait entre les puissances impériales pour le monopole de l'or et des esclaves. Ce fort fut successivement occupé par les Hollandais, les Suédois, les Danois, les Anomabus eux-mêmes et, finalement, les Anglais, qui en firent l'un de leurs six principaux forts négriers de la fin du XVIII^{e} siècle.


Procession to y^e Temple of y^e Great Snake on Crowning of y^e King.
a. the People Sitting.
b. Beadles.
c. 20 Musketeers.
d. 20 Trumpets.
e. 20 Drums.
f. 20 Flutes.
g. 12 Kings Wives with presents
Snake
Temple
k. Kings Valet de Chambre.
i. 12 Kings Wives with provisions.
k. 3. Dwarfs.
l. Master of the Ceremonies.
m. 12 Kings Wives with presents for his Mother.
n. Queen Mother's Chair.
o. the Queen Mother.
p. 3 Ladys of y^e Palace.
q. Maids of y^e Palace of Queens
r. Great Sacrificer or High Priest.

14. Le royaume fon occupait une place stratégique sur la Côte-des-Esclaves, une région qui tirait en partie son nom de la capacité de l'armée fon à produire des esclaves, et que l'on peut voir ici pendant une procession religieuse. Sept vaisseaux européens rôdent au loin sur la mer, attendant sans aucun doute les bonnes affaires négrières qui ne manqueront pas de suivre la guerre.

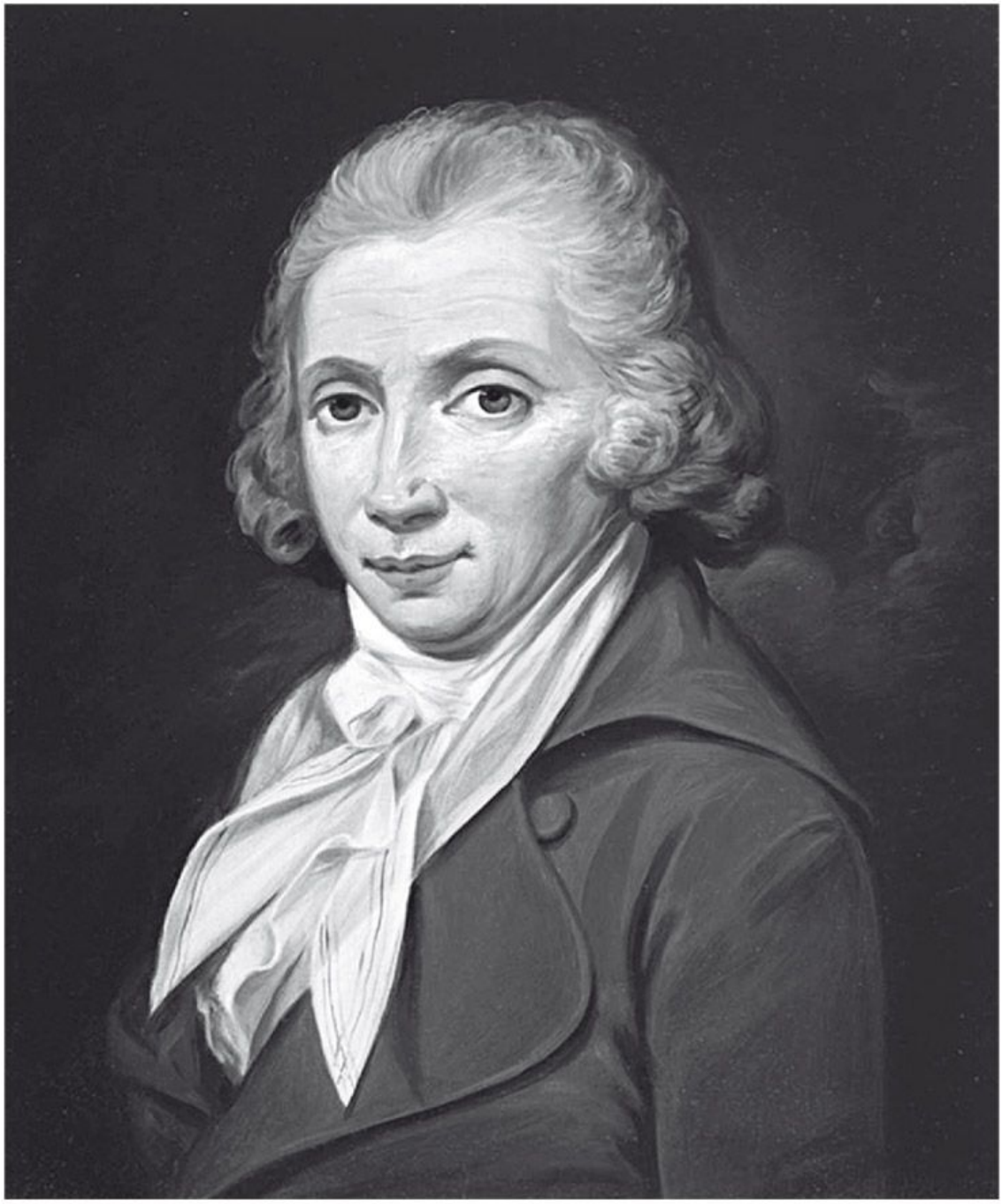
15. Le royaume vili de Loango, dans la région du Congo, fut l'une des plus grandes sources d'approvisionnement en esclaves de toute l'Afrique. Au premier plan, on peut voir un groupe de maraudeurs en train d'escorter des esclaves vers la côte et les innombrables navires négriers qui y mouillent. On estime que, pendant le seul XVIII^{e} siècle, plus d'un million d'âmes destinées aux plantations du Nouveau Monde transitèrent par Loango.



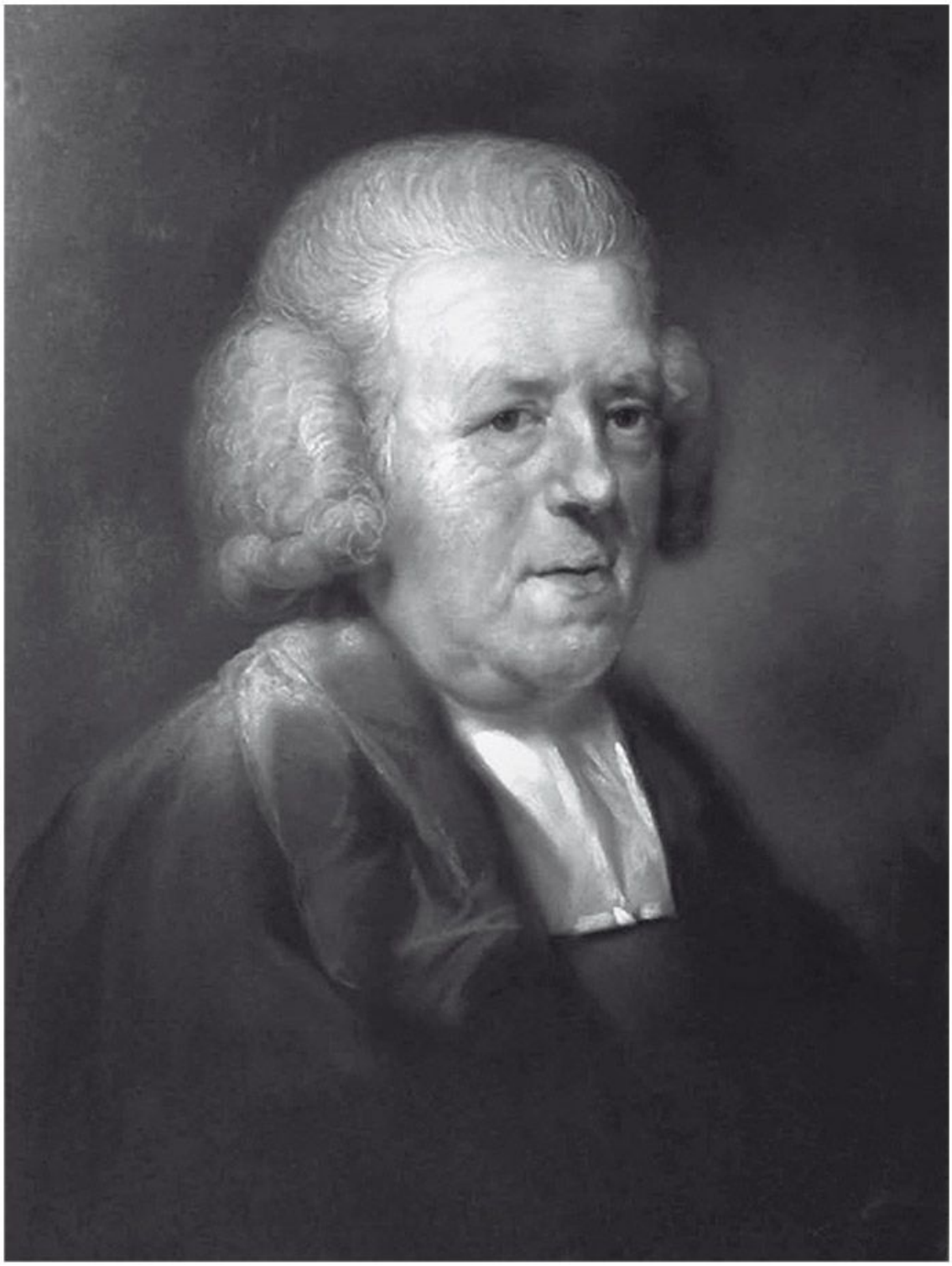
16. De plus en plus de *guineamen* apparurent sur les côtes ouest-africaines au XVIII[e] siècle, si bien que la zone de capture des esclaves s'étendit progressivement vers l'intérieur des terres, rallongeant

d’autant la longue marche jusqu’à la côte. On peut voir ici les outils de contrainte dont les marchands d’esclaves africains se servaient pour contrôler et mener le convoi jusqu’à la côte.

17. Olaudah Equiano, également connu sous le nom de Gustavus Vassa, fut la « voix des sans-voix » dans le commerce des esclaves du XVIII^{e} siècle, écrivant l'œuvre littéraire la plus influente de tout le mouvement abolitionniste. Adoptant un point de vue africain, il raconta son histoire, celle d'un garçon de onze ans qui expérimenta « l'étonnement et la terreur » du navire négrier.



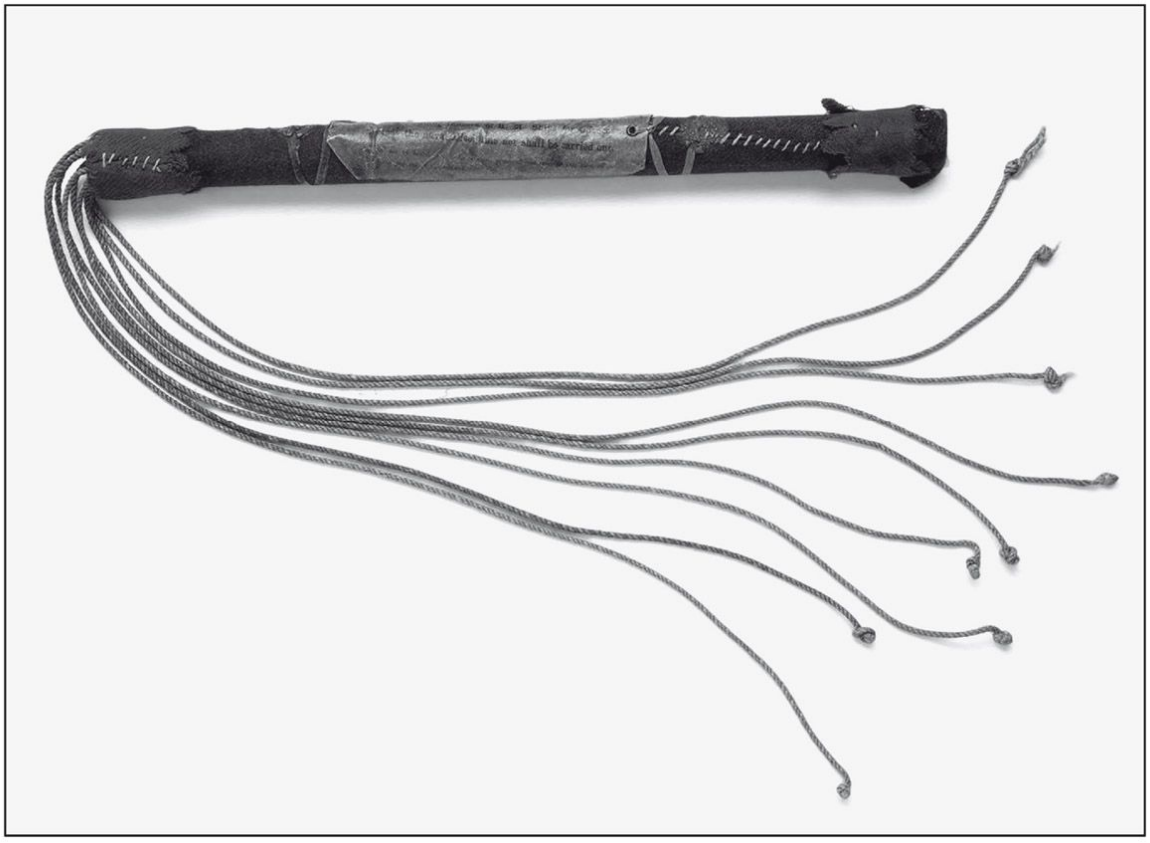
18. James Field Stanfield se rendit au Bénin en 1774 à bord du navire négrier l'*Eagle*. Quand le mouvement abolitionniste émergea à la fin des années 1780, Stanfield rédigea un exposé du commerce des esclaves du point de vue du simple marin, et s'attacha à décrire toutes les horreurs que vivaient ceux qui naviguaient à bord des navires négriers.



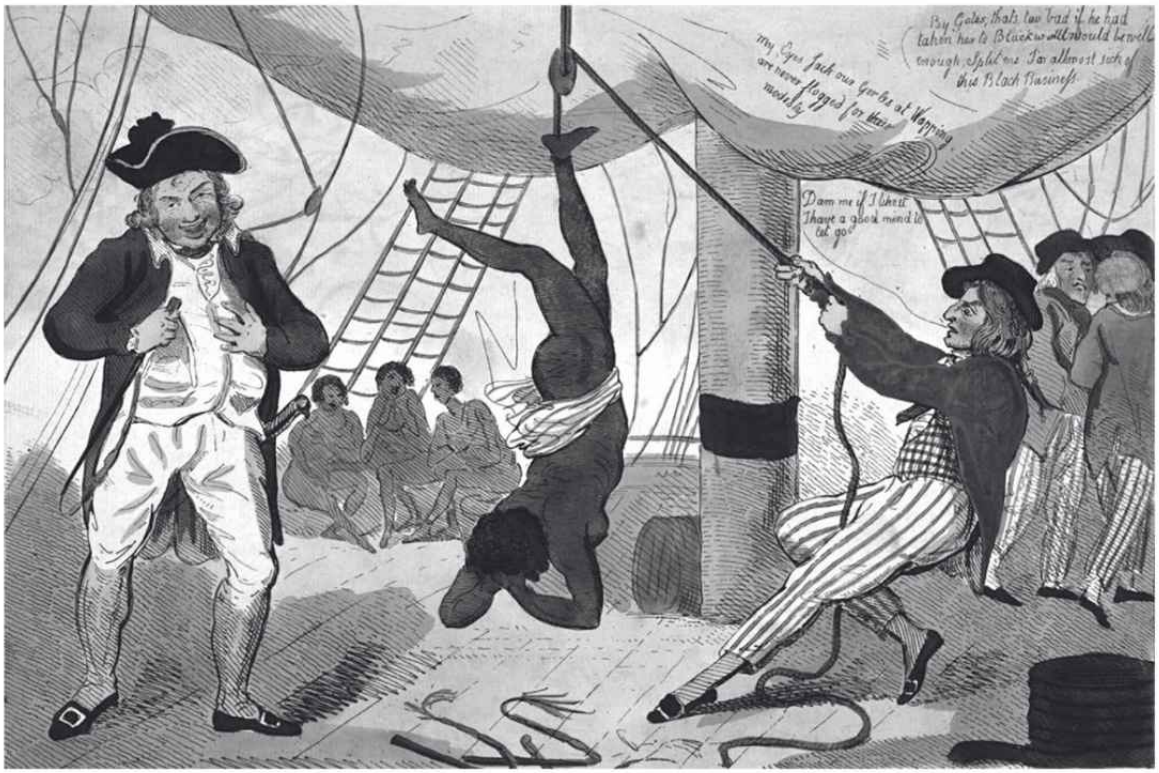
19. Entre 1748 et 1754, John Newton fit quatre voyages négriers, l'un comme second et trois comme capitaine. Il devint par la suite pasteur, écrivit le fameux hymne « Amazing Grace », et finit par devenir

farouchement opposé à ce commerce des êtres humains dont il avait autrefois tiré sa pitance.

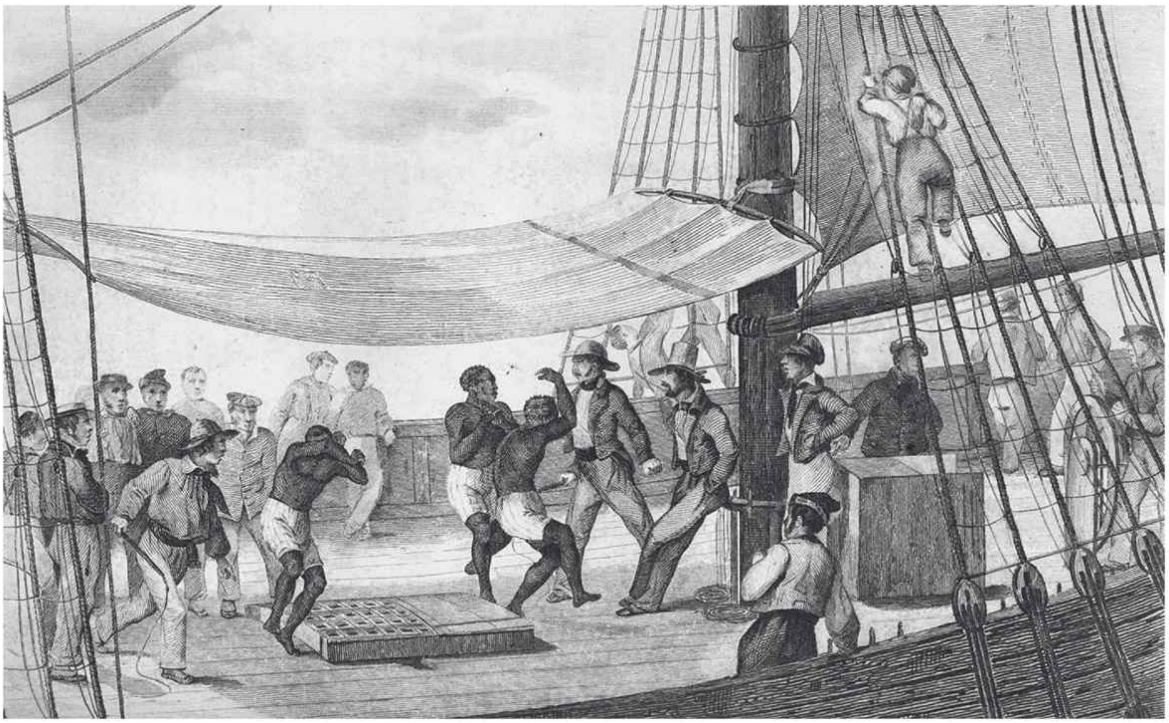
20. Le navire négrier était une prison flottante dans laquelle les captifs étaient bien plus nombreux que leurs gardiens – de l'ordre de dix esclaves pour un marin, parfois plus. Par conséquent, les hommes prisonniers (et les femmes rebelles) étaient mis aux fers pour limiter leur capacité de résistance.



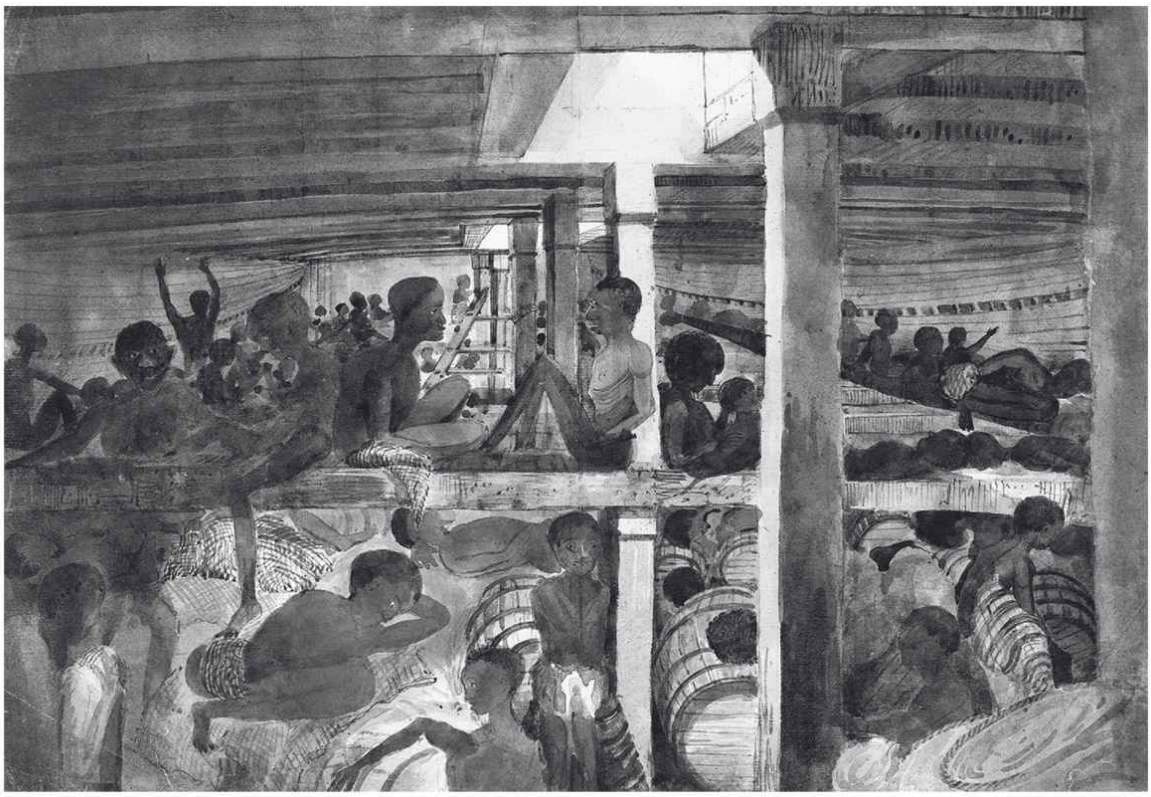
21. Le « chat-à-neuf-queues » était utilisé pour faire circuler les esclaves sur le pont principal, pour les « ranger » sur le pont inférieur et pour les punir de toutes sortes d'infractions, du refus de s'alimenter à la mutinerie. Les neuf queues, avec leurs nœuds au bout, étaient destinées à lacérer la chair et maximiser la douleur de celui qui était flagellé.


By Gales, that's too bad if he had taken has to Blacks would be well enough Satisfied for almost such of this Black Business
my Eyes Jack our Yards at Wapping
Damn me if I know Thave a good mind to cut go

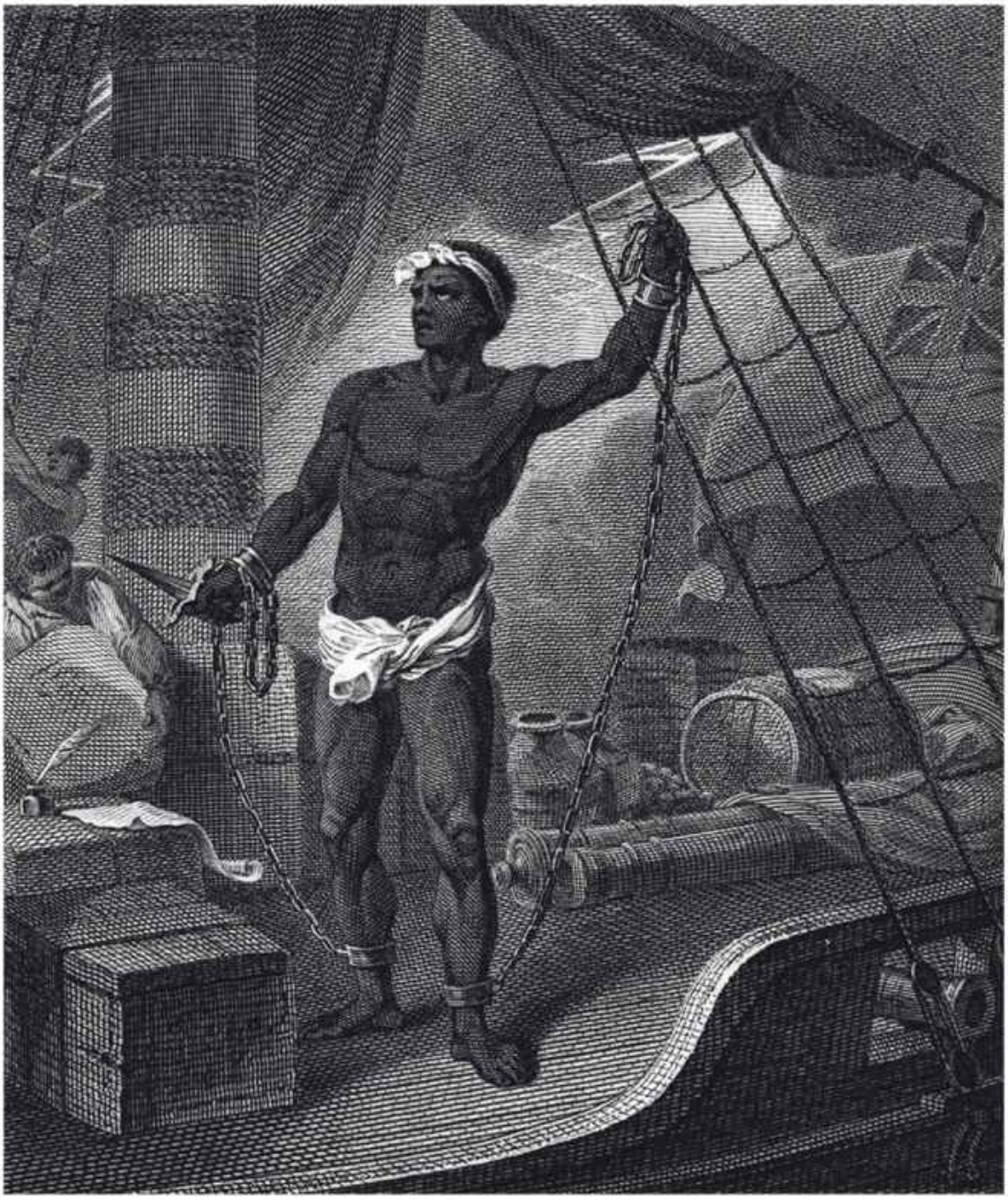
22. Le capitaine Edward Kimber aurait fouetté jusqu'à ce que mort s'ensuive une jeune fille de quinze ans qui avait refusé de danser nue. Il fut jugé et acquitté, non pas parce qu'il aurait été démontré qu'il n'avait en réalité pas tué la jeune fille, mais parce que la défense prouva que les deux membres de son équipage qui avaient témoigné contre lui lui gardaient en réalité rancune pour ses mauvais traitements.



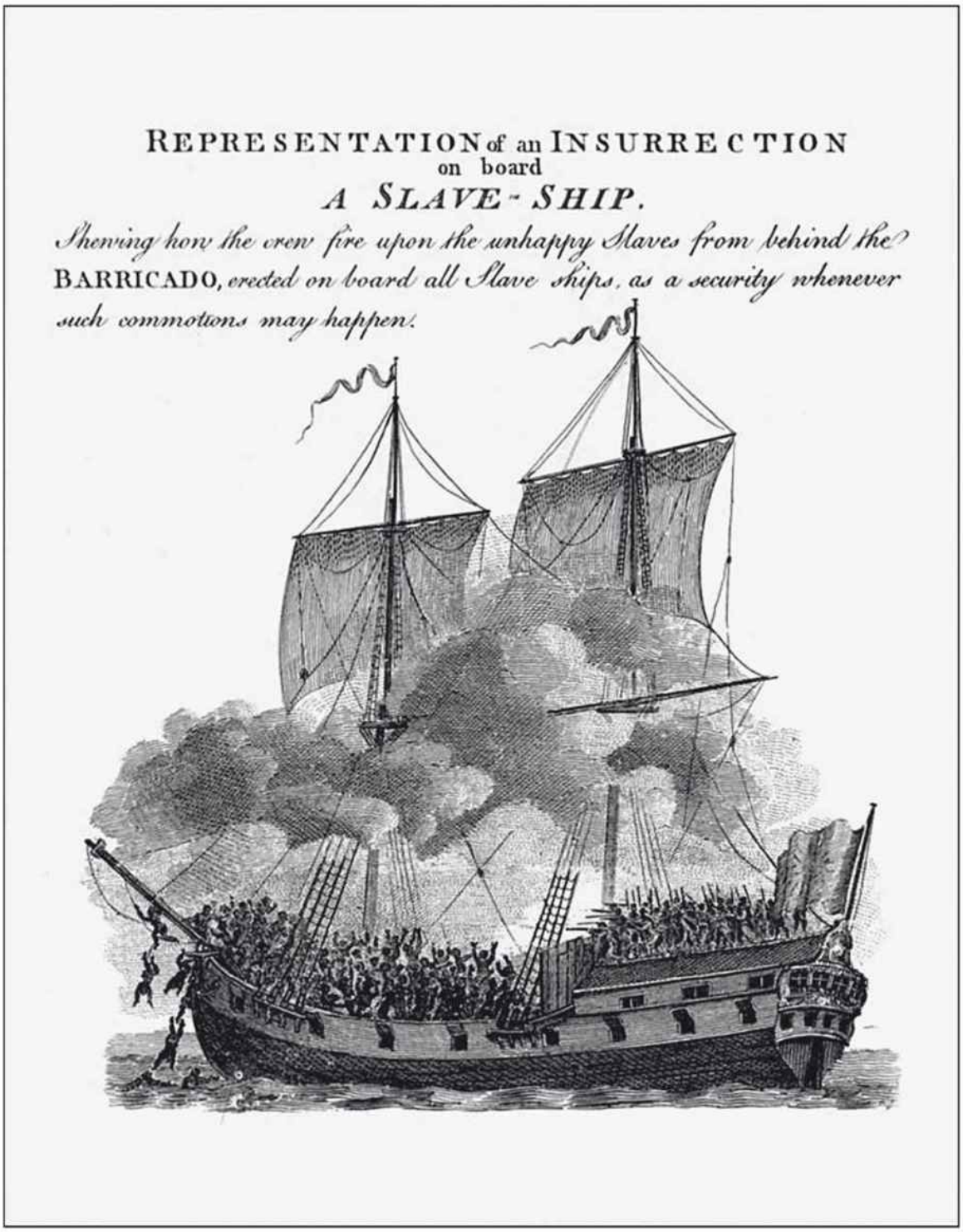
23. Les capitaines aussi bien que les médecins croyaient que l'exercice était essentiel pour maintenir les captifs en bonne santé, si bien qu'ils organisaient des « danses » tous les jours sur le pont principal, pour les hommes comme pour les femmes. Parfois, les esclaves avaient droit à de la musique, mais ils étaient plus souvent encouragés à danser par des coups de fouet, comme on peut le voir sur ce dessin où, à droite et à gauche, deux seconds s'en servent pour faire bouger les hommes.



24. *The Slave Deck of the* Albaroz, *Prize to the* Albatross, *1845 [Le Pont des esclaves de l'*Albaroz, prise de l'Albatros, 1845] est l'une des rares descriptions faites par un témoin oculaire des ponts inférieurs des navires négriers. Cette scène fut peinte par le lieutenant Francis Meynell de la British Royal Navy, après la capture par son vaisseau l'*Albatros* de ce négrier portugais ou brésilien, l'*Albaroz*, et la libération des trois cents esclaves qui étaient emprisonnés dans son ventre.

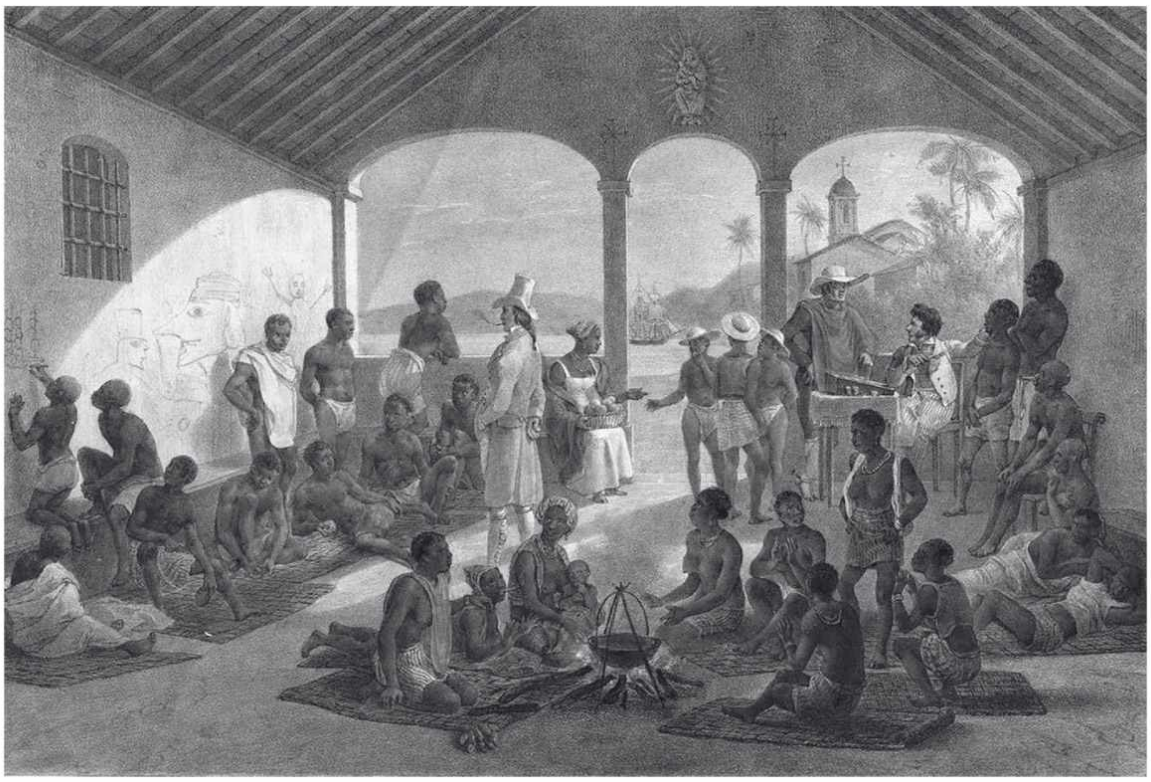


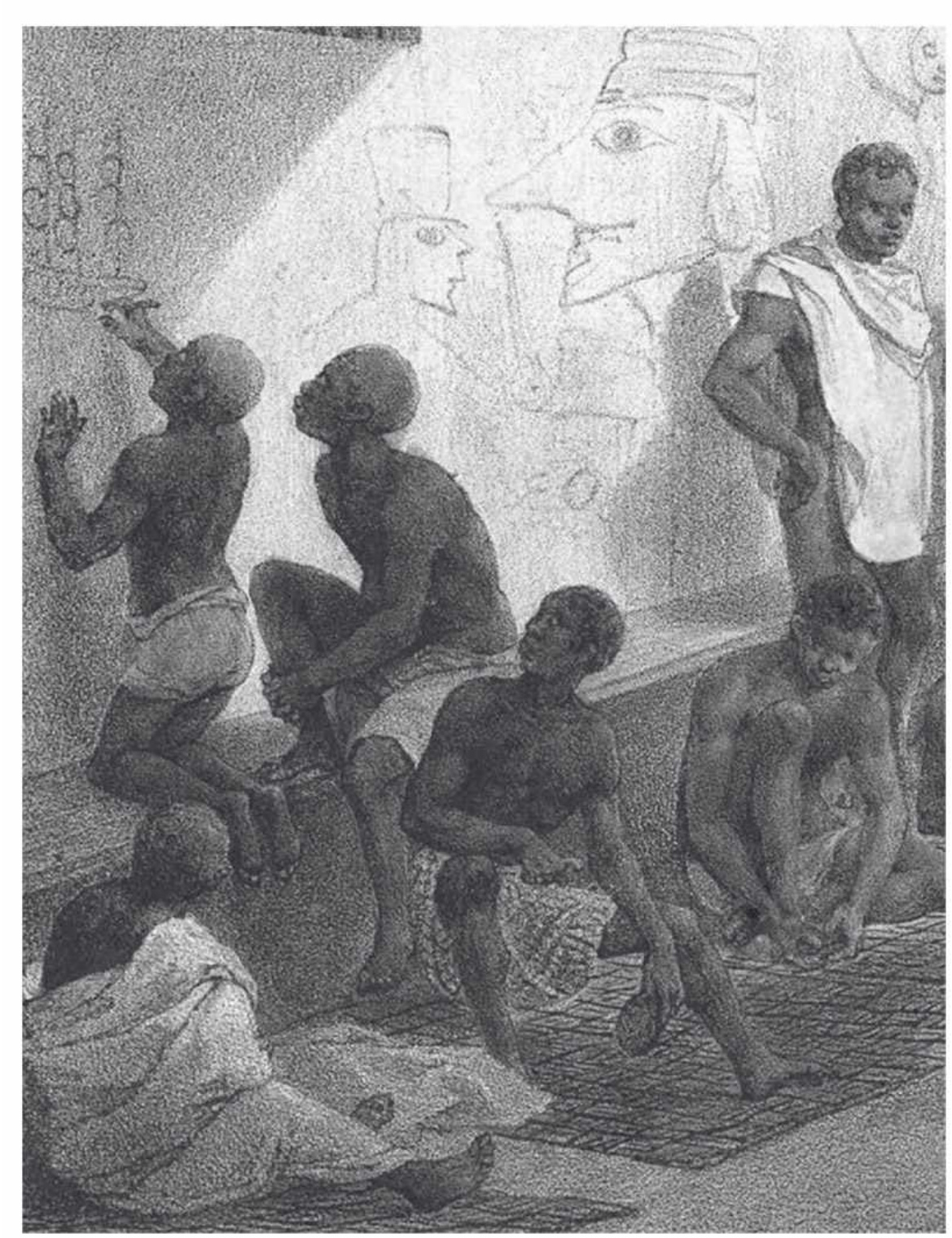
25. *The Dying Negro [Le Nègre mourant]* illustrait un poème écrit en 1773 par John Bisknell et Thomas Day après qu'ils eurent lu l'article d'un journal londonien relatant un suicide en mer. Cette image donne à voir la manière dont la résistance des esclaves circulait depuis le navire négrier jusqu'à la métropole et influençait le discours encore balbutiant de l'anti-esclavagisme.


REPRESENTATION of an INSURRECTION
on board
A SLAVE-SHIP.
Shewing how the crew fire upon the unhappy Slaves from behind the
BARRICADO, erected on board all Slave Ships, as a security whenever
such commotions may happen.

26. Contrastant violemment avec les corps des esclaves africains allongés sur le dos et soigneusement rangés dans la fameuse représentation du *Brooks*, cette illustration d'une révolte d'esclaves montre, à l'opposé, le désordre et la résistance. Les membres survivants de l'équipage

se sont retranchés derrière le *barricado*, tirant avec leurs mousquets sur les rebelles, dont certains se jettent par-dessus bord dans l'espoir d'échapper aux balles.



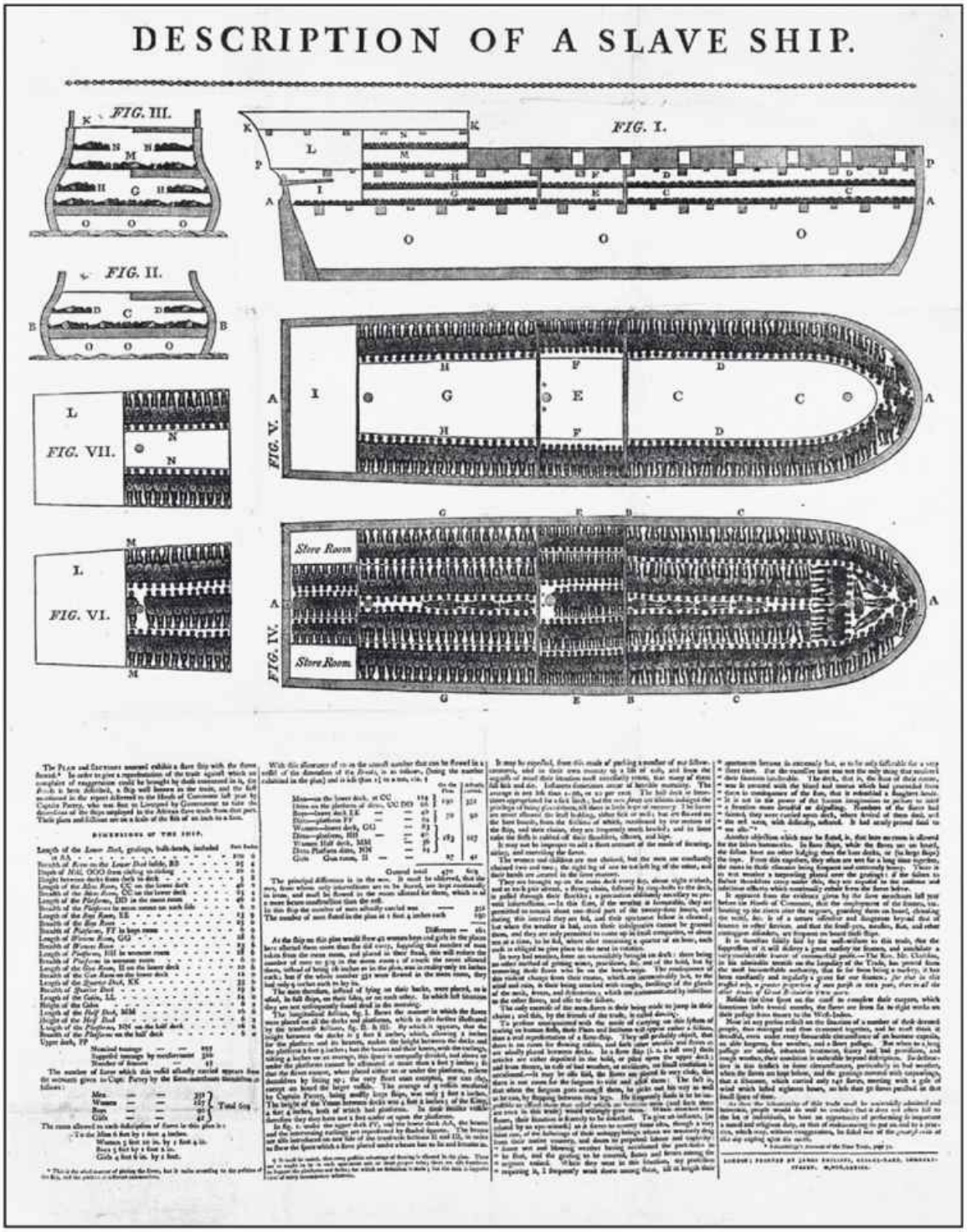


27. Cette représentation d'un marché aux esclaves, au Brésil, au début du XIX^{e} siècle, révèle la manière dont ces derniers étudiaient les navires négriers. Un jeune garçon sur la gauche de l'image,

le dos tourné (voir le détail), dessine un graffiti sur le mur – un navire négrier –, très certainement celui à bord duquel ce garçon et les autres esclaves du marché ont traversé l'Atlantique.

28. Thomas Clarkson voyagea à Bristol et à Liverpool en 1787 afin de rassembler des preuves incriminant le commerce des esclaves. Quand les capitaines de navires négriers et les marchands d'esclaves eurent vent de ses intentions, ils refusèrent de lui parler. Clarkson se tourna alors vers

des marins dissidents, souvent eux-mêmes victimes de la traite. Ils lui apprirent avec force détails la manière dont un navire négrier fonctionnait réellement.



29. La Société pour l'effectuation de l'abolition du commerce des esclaves utilisa les mesures d'un vrai navire négrier, le *Brooks* de Liverpool, y ajouta les recherches de Clarkson à propos de la réalité

sociale cauchemardesque de tous les négriers et, à l'aide de ces deux sources, publia un placard qui allait devenir l'instrument de propagande le plus puissant du mouvement abolitionniste.

Sources et crédits des illustrations

Cahier illustré

Document 1 : Détail de « Negro's Cannoes, carrying slaves, on board of Ships, att Manfroe », in Jean Barbot, « A Description of the Coasts of North and South Guinea ; and of Ethiopia Inferior, vulgarly Angola : being a New and Accurate Account of the Western Maritime Countries of Africa », in Awnsham Churchill et John Churchill (dir.), *A Collection of Voyages and Travels, some now first printed from Original Manuscripts, others now first published in English*, vol. 5, Londres, 1732 (collection personnelle de l'auteur).

Document 2 : « *Captain* Bartho. Roberts *with two Ships, Viz. the* Royal Fortune *and* Ranger*, takes in sail in* Whydah *Road on the Coast of* Guiney*, Jan. 11th, 1721/2* », in capitaine Charles Johnson, *A General History of the Pyrates, from their first Rise and Settlement in the Island of Providence, to the Present Time*, Londres, Darlington Library, University de Pittsburgh, 1724.

Document 3 : Portrait de sir Humphry Morice, sculpture en ivoire de David Le Marchand (1674-1726), avec l'aimable autorisation de l'Art Gallery of Ontario.

Document 4 : « His Excellency Henry Laurens, president of congress & minister plenipotentiary for treating of peace with Grt. Britain », d'après un dessin de Pierre-Eugène du Simitière, in *Portraits of generals, ministers, magistrates, members of Congress, and others, who have rendered themselves illustrious in the revolution of the United States of North*

America, Londres, R. Wilkinson and J. Debrett, 1783, avec l'aimable autorisation de la bibliothèque du Congrès.

Document 5 : « The Requin », in Jean Barbot, « A Description of the Coasts of North and South Guinea ; and of Ethiopia Inferior, vulgarly Angola : being a New and Accurate Account of the Western Maritime Countries of Africa », traduit et republié dans Antoine-François Prevost, *L'Histoire générale des voyages*, La Haye, P. de Hondt, 1747-1780, collection personnelle de l'auteur.

Document 6 : Nicholas Pocock (1749-1821), « Wapping, Bristol », vers 1760, © Bristol's City Museum & Art Gallery.

Document 7 : William Jackson, navire négrier de Liverpool, vers 1780, © National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum.

Document 8 : William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, Londres, 1815 [1768], avec l'aimable autorisation de Mystic Seaport, G.W. Blunt Library.

Document 9 : « Transport des Nègres dans les Colonies », lithographie de Pretexat Oursel, avec l'aimable autorisation du musée d'Histoire de la ville et du pays malouin, Saint-Malo, France.

Document 10 : Job Ben Solomon, *Gentleman's Magazine*, n° 20, Darlington Library, University de Pittsburgh, 1750.

Document 11 : Thomas Clarkson, *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave-Trade by the British Parliament*, Londres, vol. 1, Hillman Library, University of Pittsburgh, 1808.

Document 12 : Détail d'Emmanuel Bowen, *A New & Accurate Map of Negroland and the Adjacent Countries ; also Upper Guinea, shewing the*

principal European settlements, & distinguishing wch. belong to England, Denmark, Holland & c. The Sea Coast & some of the Rivers being drawn from Surveys & the best Modern Maps and Charts, & regulated by Astron. Observns, Londres, 1747, collection personnelle de l'auteur.

Document 13 : Détail de « The Prospect of the English Castle, at Anamabou », in Jean Barbot, « A Description of the Coasts of North and South Guinea ; and of Ethiopia Inferior, vulgarly Angola : being a New and Accurate Account of the Western Maritime Countries of Africa », traduit et republié dans Antoine-François Prevost, *L'Histoire générale des voyages*, La Haye, P. de Hondt, 1747-1780, collection personnelle de l'auteur.

Document 14 : « Procession to ye Temple of ye Great Snake on Crowning of ye King », in Thomas Astley (dir.), *A New General Collection of Travels and Voyages, Consisting of the most esteemed Relations, which have been hitherto Published in any Language*, vol. 3, Londres, 1742-1747, collection personnelle de l'auteur. Originellement publié dans Jean-Baptiste Labat, *Voyage du chevalier des Marchais en Guinée… fait en 1725, 1726 et 1727*, Amsterdam, 1731.

Document 15 : « The City of Loango », in Thomas Astley (dir.), *A New General Collection of Travels and Voyages, Consisting in the most esteemed Relations, wich have been hitherto Published in any Language*, Londres, 1742-1747, vol. 3, collection personnelle de l'auteur. Originellement publié dans D. O. Dapper, *Description de l'Afrique… traduite du flamand*, Amsterdam, 1686 [1668].

Document 16 : Thomas Clarkson, *Letters on the slave-trade, and the state of the natives in those parts of Africa,… contiguous to Fort St. Louis and Goree*, Londres, 1791, avec l'aimable autorisation de la Library Company of Philadelphia.

Document 17 : Portrait d'Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavas Vassa, the African. Written by*

Himself, Londres, Library of Congress, 1790.

Document 18 : Portrait de James Field Stanfield par Martin Archer Shee, sans date, avec l'aimable autorisation du Sunderland Museum & Winter Gardens (Tyne and Wear Museum).

Document 19 : Portrait de John Newton par John Russell, 1788, avec l'aimable autorisation du John Newton Project (www.johnnewton.org) et de la World Mission Society.

Document 20 : Chaînes de navires négriers, vers 1780, collection personnelle de l'auteur.

Document 21 : Chat-à-neuf-queues, © National Maritime Museum.

Document 22 : Issac Cruikshank, « The Abolition of the Slave Trade, Or the inhumanity of dealers in human flesh exemplified in Captn. Kimber's treatment of a young Negro girl of 15 for her virjen modesty », Library of Congress, British Cartoon Collection, 1792.

Document 23 : « (Traversée) Danse de Nègres », in Amédée Grehan (dir.), *La France maritime*, Paris, 1837, avec l'aimable autorisation de la Haverford College Library.

Document 24 : Lieutenant Francis Meynell, « Slave deck of the Albaroz, Prize to the Albatross, 1845 », National Maritime Museum.

Document 25 : *The Dying Negro*, gravure de James Neagle, frontispice de Thomas Day, *The Dying Negro. A Poem*, Londres, 1793, avec l'aimable autorisation de la Library Company of Philadelphia.

Document 26 : « Representation of an Insurrection aboard a Slave-Ship », in Carl B. Wadström, *An Essay on Colonization, particularly applied to the Western coast of Africa… in Two Parts*, Londres, 1794, avec l'aimable autorisation de la Library Company of Philadelphia.

Document 27 : « Marché aux Nègres », par Laurent Deroy, d'après un dessin de Johann Moritz Rugendas, avec l'aimable autorisation de la New York Public Library.

Document 28 : Portrait de Thomas Clarkson, par Charles Turner, d'après une peinture d'Alfred Edward Chalon, avec l'aimable autorisation de Donald A. Heald Rare Books.

Document 29 : *Description of a Slave Ship*, Londres, James Phillips, 1789, avec l'aimable autorisation du Peabody-Essex Museum.

Chapitre x

P. 455

Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton, Bristol, 1789 [Plymouth, 1788], avec l'aimable autorisation du Bristol Record Office.

P. 459

Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton, Philadelphie, Mathew Carey, 1789, avec l'aimable autorisation de la Library Company of Philadelphia.

P. 461

Plan and Sections of a Slave Ship, Londres, James Phillips, 1789, avec l'aimable autorisation du Peabody-Essex Museum.

P. 480

« Plan and Sections of a Slave Ship », in Carl B. Wadström, *An Essay on Colonization, particularly applied to the Western coast of Africa… in Two Parts*, Londres, 1794, avec l'aimable autorisation de la Library Company of Philadelphia.

INDEX

Abington (navire), 1 2

Abyeda, 1 2 3 4 5

Achebe, Chinua, 1 2

Adams, John, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Adinyés (les), 1 2 3 4 5

Adlington (navire), 1 2

Adventure (navire), 1 2 3

Africa (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112

African (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75

African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America, The 1 2 3

Agaja, roi des Fons, 1

Akans (les), 1 2 3

Albion (navire), 1

Alfred (navire), 1 2 3

Angola, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18

Ann (navire), 1 2 3 4 5

Anne (navire), 1 2 3 4 5

Antelope (navire), 1 2 3 4

Antigua, 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Antilles 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Antonio, Manuel, 1 2

Appleby, George, 1

Arabella (navire), 1

Ardra (Allada), roi d', 1

Arnold, James, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Aros (les), 1 2 3 4 5 6

Arthur, Robert, 1

Asa-Asa, Louis, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Ashantis (les), 1 2 3 4 5 6 7

Aspinall, William, 1

Atkins, John, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

Aubrey, T., 1 2 3 4

Austin & Laurens, 1

Bagshaw, William, 1 2

Baie du Bénin, 1

Baie du Biafra, 1

Baker, Richard, 1 2

Baker, Thomas, 1 2

Balantes (les), 1

Bambaras (les), 1

Bannister, John, 1 2 3 4

Barbade, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Barber, Miles, 1 2 3 4

Bartholomew, Perato, 1 2 3 4

Beard, James, 1

Bee (navire), 1 2 3

Behrendt, Stephen D., 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

Bellamy, Joseph, 1 2

Benezet, Anthony, 1 2 3

Bess (navire), 1 2 3

Betsey (navire), 1 2

Bijagos, habitants des îles, 1

Billinge, Henry, 1 2

Billinge, James, 1

Birch, Peter, 1

Bird, Japhet, 1 2

Black Bart, voir : Roberts, Bartholomew 1 2

Black Joke (navire), 1 2

Black Prince (navire), 1 2 3 4

Blackburn, Robin, 1 2 3 4 5 6 7 8

Blake, William, 1

Blayds (navire), 1 2

Blundell, Thomas, 1 2

Bobangis (les), 1

Bonny, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Bosman, Willem, 1 2

Bostock, Robert, 1 2 3 4 5 6 7

Boulton, Thomas, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Bowen, James, 1 2 3 4 5

Bowen, Josiah, 1

Bowen, Richard, 1

Bowes, Christopher, 1 2

Branagan, Thomas, 1 2

Bridson, John, 1

Bristol, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46
47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60

Briton (navire), 1 2

Brooke, Richard, 1 2 3 4 5 6 7

Brooks (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44
45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59

Brooks, Joseph, Jr., 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21
22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43
44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59

Brother (navire), 1

Brownlow (navire), 1 2 3 4 5 6 7

Bunce, île de, 1 2 3

Bundy, John, 1

Burges, Richard, 1 2

Butterworth, William, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
21 22 23

Buxton (navire), 1 2

Byam (navire), 1 2

Cabinda, 1

Canterbury (navire), 1

Cape Coast, fort de, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Cape Mount Jack, 1

Carey, Mathew, 1 2 3 4 5 6 7

Caroline du Sud 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

Carretta, Vincent, 1 2 3 4 5

Carter, Joseph, 1 2 3 4

Cassange, royaume de, 1

Chadwick, Richard, 1 2

Chambas (les), 1 2 3 4 5

Chapman, Fredrik Henrik af, 1 2

Charles-Town (navire), 1

Charles, James, 1

Charleston (Caroline du Sud), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

Charleston (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

Chesapeake, 1 2 3

Christian, David, 1

Christopher, Emma, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

City of London (navire), 1

Clannen, Henry, 1 2 3 4 5 6 7

Clare (navire), 1

Clarkson, Thomas, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103

Claxton, Ecroyde, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Clemens, James, 1 2 3 4

Cocket, Thomas, 1

Coleridge, Samuel Taylor, 1

Collingwood, Luke, 1 2 3

Comte du Nord (navire), 1 2 3 4

Congo, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Connoly, James, 1

Connor, John, 1 2

Cooney, William, 1 2 3 4

Cooper, Thomas, 1 2 3 4 5

Cornwall (navire), 1

Coromantees (les), 1 2 3 4 5 6

Côte-au-vent, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39

Côte-de-l'Or, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45

Côte-des-Esclaves, 1 2 3 4

Cowan, Alexander, 1

Cranston, John, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

Cremer, Jack, 1

Crescent (navire), 1 2 3

Cropper, Robert, 1 2

Crow, Hugh, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39

Cruikshank, Isaac, 1 2

Cugoano, Ottobah, 1 2 3 4

Currie, James, 1 2 3

Curtin, Philip, 1 2 3 4 5

D'Wolf, famille, 1

D'Wolf, James, 1 2 3 4 5 6 7 8

Dagge, John, 1 2 3

Dalziel, Alexander, 1

Davis, Howell, 1

Dean, John, 1 2

Deborah (navire), 1

Delight (navire), 1

Derby (navire), 1 2 3 4 5

Dickinson, Dr., 1

Dioulas (les), 1

Dizia, une lady africaine, 1 2

Dolben Act (Slave Carrying Bill), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Dolben, Sir William, 1 2

Donnan, Elizabeth, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

Du Bois, W.E.B., 1 2 3 4 5 6

Duke of Argyle (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Duke, Antera, 1 2 3 4 5

Dunbar, Charles, 1

Duncan, capitaine, 1 2

Duncan, John, 1

Dundas, Sir Henry 1

Dunfry, Peter, 1

Dunn, John, 1 2

Eagle (navire), 1 2 3 4 5 6

Earl of Halifax (navire), 1 2 3

Edwards, capitaine, 1

Efiks (les), 1

Ekpe (léopard), société secrète, 1 2

Elford, William, 1 2 3 4 5 6

Eliza (navire), 1 2 3 4 5 6

Elizabeth (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Ellery, William, 1 2

Ellis, Thomas, 1 2

Ellison, Henry 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32

Eltis, David, 1 2 3 4 5

Emilia (navire), 1 2

Enterprize (navire), 1 2 3

Equiano, Olaudah, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85

Essay on Colonization, An (Wadstrom), 1 2 3

Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade, 1 2 3 4

Essay on the Impolicy of the African Slave Trade, An (Clarkson), 1 2 3

Essay on the Study and Composition of Biography, An (Stanfield), 1

Essex (navire), 1 2 3 4 5 6

Europe soutenue par l'Afrique et l'Amérique, L (Blake), 1

Evans, Jenkin 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ewes (les), 1

Expedition (navire), 1 2

Falconbridge, Alexander, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35

Falconer, William, 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Fantis (les), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Fellowes, Joseph, 1

Fentiman, Edward, 1 2

Ferrers Galley (navire), 1

Ferret (navire), 1

Fisher, John, 1

Fisher, Thomas, 1

Fitzpatrick, Sir Jeremiah, 1 2

Florida (navire), 1 2 3

Fly (navire), 1 2 3 4

Fons (les), 1 2 3 4 5 6 7

Foreign Slave Trade Bill de 1806, 1

Forrester, John, 1 2 3 4 5

Fort Komenda, 1

Fountain, John, 1 2

Fousha, Henry, 1

Fouta-Djalon, 1 2 3

Fox, Anthony, 1 2 3

Fox, Charles James, 1

Fox, John, 1

Fraser, James, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Free Love (navire), 1

Freeman, capitaine, 1

Fryer, James, 1 2

Fuse, Arthur, 1

Gamble, Samuel, 1 2 3

Géorgie, 1 2

Glover, George, 1

Golas (les), 1 2 3 4 5 6 7

Goldsmith, Oliver, 1 2

Gomez, Michael, 1 2 3 4 5 6

Goodboy, John, 1 2

Gordon, Thomas, 1 2 3 4 5 6 7

Gorée, île de, 1 2

Grafton, Joseph et Joshua, 1 2 3 4 5

Green, Peter, 1 2 3

Greyhound (navire), 1 2 3

Gronniosaw, Ukawsaw, 1 2 3 4 5 6 7 8

Guerard, John, 1

Guinea Voyage
A Poem in Three Books, The (Stanfield), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

Hall, John Ashley, 1 2 3 4 5 6 7 8

Hamilton, John, 1 2 3 4 5 6 7

Harding, Richard, 1 2 3 4

Hardingham, John, 1 2

Hardwicke, Eustace, 1 2

Harms, Robert 1 2 3

Harris, Charles, 1 2 3

Harrison, David, 1 2 3 4

Hawk (navire), 1 2 3 4 5

Hawkins, Joseph, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Henderson, David, 1 2

Hesketh (navire), 1

Hewlett, capitaine, 1

Hilgrove, Nicholas, 1

Hill, George, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Hind (navire), 1 2

History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave- 1 2 3

Hobhouse, Isaac, 1 2 3

Hogg, James, 1 2

Holiday, roi de Bonny, 1 2

Holmes, capitaine, 1

Hudibras (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Humble, Michael, 1 2

Hurry, William, 1

Hutchinson, William, 1

Ibaus (les), 1 2 3 4 5 6

Ibibios (les), 1 2 3 4 5 6

Igalas (les), 1 2

Igbos (les) 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18

Ijaws (les), 1

Industrious Bee (navire), 1 2 3

Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African (Equiano), 1 2

Ireland, Jonathan, 1

Jackson, Richard, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

Jamaïque, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35

James, C. L. R., 1

James, William, 1 2 3 4

Jasper, capitaine, 1

Jefferson, Thomas, 1

Jeffreys, Ninian, 1 2 3

Jenkins, William, 1 2 3 4 5

Jillett, Thomas, 1

Job Ben Solomon, 1 2 3 4 5

John (navire), 1

Kabes, John, 1 2 3 4 5

Katherine (navire), 1 2 3 4

Kelsal, James, 1

Kettle, James, 1 2 3

King, Thomas, 1 2 3 4

Klein, Herbert S., 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Kongo, 1 2 3 4 5

Konny, John, 1

Krus (les), 1 2 3

Lace, famille, 1

Lady Nelson (navire), 1 2 3

Lapsansky, Philip, 1 2 3

Lapworth, Will, 1

Laroche, James, 1 2

Laurens, Henry, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Lawson, Caesar, 1 2

Lawson, Edward, 1

Leadstine, John, 1

Lees, William, 1 2

Leigh, William, 1 2 3 4

Lemma Lemma, capitaine, 1 2 3

Lewis, Job, 1 2 3

Leyland, Thomas, 1 2 3 4 5 6 7

Liberty (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8

Lines, William, 1

Littleton, William, 1 2 3

Liverpool, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45
46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67
68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89
90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108
109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125
126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142

Loango, 1 2 3

Londres, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45
46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67
68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89
90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108
109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125
126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142
143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159
160 161

Lopez, Aaron, 1 2 3 4 5

Louis XVI, 1

Lovejoy, Paul, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Loyal George (navire), 1 2 3 4 5

Luanda, 1

Mackdonald, Peter, 1

Magnus, John, 1

Malachy Postlethwayt, 1 2 3

Malinkés (les), 1

Manchester, Isaac, 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Mane Wars, 1

Manesty, Joseph 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

Mann, Luke, 1 2

Manning, Patrick, 1 2 3 4 5 6

Mansfield, juge, 1 2

Marjoribanks, John, 1

Marshall, Thomas, 1 2 3

Mary (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23

Massachusetts, 1 2 3 4 5

Matamba, royaume, 1

Matthews, John, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

McBride, capitaine, 1

McGauley, James, 1 2

McIntosh, William, 1 2

Memoirs of the Reign of Bossa Ah·dee, King of Dahomy, and Inland Country of Guiney (Norris), 1 2 3 4

Mendés (les), 1

Mendoss, John, 1

Mercury (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22

Merrick, George, 1 2 3 4

Messervy, Francis, 1

Middleton, Thomas, 1 2 3

Millar, George, 1 2 3 4 5

Miller, Joseph, 1 2 3 4

Miller, William, 1

Molembo, 1

Molineux, capitaine, 1

Molly (navire), 1 2 3 4 5

Moore, Francis, 1 2 3

Moore, Henry, 1 2 3

More, Hannah, 1

Morice, Humphry, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Morley, James, 1 2 3 4

Murdock, William, 1

Murray, Mungo, 1 2

Murray, Robert, 1

Nancy (navire), 1 2 3 4

Nassau (navire), 1

Nelly (navire), 1 2 3 4

Neptune (navire), 1 2 3

New Britannia (navire), 1 2 3

Newport (Rhode Island), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32

Newton, John, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122

Nightingale (navire), 1 2 3 4 5

Noble, Clement, 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Norris, Robert, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18

Nouveau-Calabar, 1 2 3 4 5

Nyanekas (les), 1

Observations on a Guinea Voyage (Stanfield), 1 2 3 4 5 6

Ogden (navire), 1 2 3 4

Ogle, Challenor, 1

Ogonis (les), 1

Oldfield, J. R., 1 2 3 4 5 6

Oliver, George, 1

Oriji, John, 1 2 3

Osei Tutu, 1

Owen, Nicholas, 1 2 3 4 5 6 7 8

Oyo, empire, 1 2

Pain, Samuel, 1

Park, Mungo, 1 2 3 4

Parker, Isaac, 1 2 3 4 5 6 7

Parr (navire), 1 2 3

Parr, Edward, 1

Parr, Thomas et John, 1

Parrey, capitaine, 1 2 3 4 5 6 7

Pascal, Michael Henry, 1

Pearce, Jeremiah, 1 2

Pearl Galley (navire), 1 2

Pearson, Thomas, 1 2

Peggy (navire), 1 2 3 4

Pemberton, capitaine, 1

Penny, James, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Perkins, John, 1 2

Peuls (les), 1 2

Philmore, J., 1 2 3 4

Piggot, Mr., 1

Pike, Stephen, 1

Pitt, William, 1 2 3 4

Pocock, William, 1 2

Polly (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Pope, Francis, 1 2

Postlethwayt, Malachy, 1 2 3 4 5

Potter, Peter, 1 2 3 4 5 6

Prince (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8

Prince Henry (navire), 1

Prince of Orange (navire), 1 2

Princess (navire), 1

Principles of Naval Architecture (Gordon), 1 2 3

Racehorse (navire), 1 2

Ranger (navire), 1 2 3 4 5 6

Rathbone, William, 1 2

Rawlinson, John, 1

Rearden, John, 1

Redwood, Abraham, 1 2

Rendall, William, 1

Révolution française, 1

Révolution haïtienne, 1

Rhode Island, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

Richardson, David, 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Richardson, John, 1

Richardson, William, 1 2

Rigby, James, 1 2

Riland, John, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Robe, Edward, 1

Robert (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54

Roberts, Bartholomew, 1 2 3

Roberts, Thomas Bully, 1

Robertson, William, 1 2 3

Robinson, Samuel, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Rodney, Lord, 1 2

Rodney, Walter, 1 2 3 4 5 6 7

Royal African Company, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18

Rushton, Edward, 1

Sadler, John, 1

Saint-Kitts, 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Sally (navire), 1 2 3 4

Sanderson, Thomas, 1 2 3 4 5 6 7 8

Sandown (navire), 1 2 3 4 5 6 7

Sandys, Samuel, 1 2

Sarah (esclave), 1 2 3 4 5 6

Seaflower (navire), 1

Seaton, William, 1

Sénégambie, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

Setarakoo, William Ansah, 1

Sharp, Granville, 1 2 3 4 5 6 7 8

Shearer, William, 1

Sheffield, Lord John, 1 2 3 4 5 6

Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge, A (Norris), 1 2 3 4

Sierra Leone, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

Simmons, John, 1

Simson, Richard, 1

Skinner, Samuel, 1

Slave Carrying Bill (Dolben Act) de 1788, 1 2 3 4

Slave Carrying Bill de 1799, 1 2 3 4

Smale, John, 1

Smith, John Samuel, 1 2

Smith, William, 1 2 3 4 5 6 7 8

Smyth, Richard, 1 2 3

Snelgrave, William, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46

Society for the Improvement of Naval Architecture, 1

Society of Merchant Venturers, 1 2 3 4 5 6

Soussous (les), 1 2

South Sea Company, 1 2 3 4 5

Southey, Robert, 1

Speedwell (navire), 1

Speers, William, 1 2 3 4 5

Squirrel (navire), 1 2

Stalkartt, Marmaduke, 1 2

Stanfield, Field, 1 2 3

Stanfield, James Field, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33

Staniforth, Thomas, 1 2

Starke, Thomas, 1 2 3 4

Steel, David, 1 2

Steele, William, 1 2

Stephens, Thomas, 1

Stockman, Isaac, 1 2 3 4 5 6

Street, capitaine, 1 2 3 4 5 6 7

Strong, Mathew, 1 2 3 4

Substance of the Evidence of Sundry Persons on the Slave-Trade Collected in the Course of a Tour Made in the Autumn of the Year 1788 (Clarkson), 1 2

Sutherland, William, 1

Swain, Richard, 1 2 3 4 5 6

Swansea (Massachusetts), 1 2

Swift (navire), 1 2

Tarleton, John, 1

Tartar (navire), 1 2 3 4

Taylor, Anthony, 1 2 3 4 5 6

Teast, Sydenham, 1

Temnes (les), 1

Tewkesbury (navire), 1 2

Thetis (navire), 1 2 3 4

Thomas (navire), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165

Thomas and John (navire), 1

Thomas, Hugh, 1 2 3

Thompson, Thomas, 1 2 3 4 5

Thomson, Daniel, 1 2 3

Thoughts upon the African Slave Trade (Newton), 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Tio, 1

Tittle, John, 1

Todd, Hinson, 1 2 3 4

Told, Silas, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Towne, James, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

Trade by the British Parliament (Clarkson), 1 2 3

Triumph (navire), 1

Trotter, Thomas, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

True Blue (navire), 1 2 3

Tucker, Henry, 1 2 3 4

Tucker, Peter, 1

Tucker, Thomas, 1

Tucker, Timothy, 1 2 3

Tuohy, David, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Turner, John, 1 2 3 4 5

Unity (navire), 1 2 3 4 5

Universal Dictionary of the Marine (Falconer), 1 2 3 4 5 6

Unsworth, Barry, 1 2 3 4 5

Vernon, Samuel et William, 1

Vieux-Calabar, 1 2 3 4 5

Virginie, 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Wadström, Carl Bernard, 1 2

Wainwright, capitaine, 1

Ward, John, 1

Wasp (navire), 1 2 3

Watkins, William, 1 2 3 4 5

Watt, Charles, 1 2

Webster, John, 1 2

Welsh (Welch), John, 1

Welsh, Alexander, 1 2

Wesley, John, 1 2

Westmore, James, 1 2 3 4 5

Whitfield, Peter, 1 2 3

Wilberforce, William, 1 2 3 4 5 6 7

Williams, Thomas, 1

Wilson, David, 1

Wilson, Isaac, 1 2 3 4 5 6

Windham, Lord, 1 2

Winterbottom, Thomas, 1 2 3 4 5

Wood, Samuel, 1 2 3 4 5 6 7 8

Woodward, Robert, 1

Wright, John, 1 2

Wroe, John, 1

Yates, Thomas, 1 2 3 4

Yorubas (les), 1

Young Hero (navire), 1

Zong (navire), 1 2 3 4 5 6